

भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

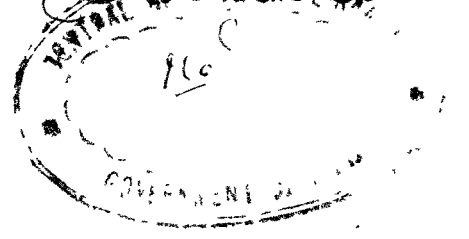
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 319]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 28, 2001/अग्रहायण 7, 1923

No. 319]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 28, 2001/AGRAHAYANA 7, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 नवम्बर, 2001

सं. टीएमपी/61/2001-सीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कलकत्ता डॉक सिस्टम और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बीच बार्जों द्वारा कंटेनरों की डुलाई के लिए दरें निर्धारित करने के वास्ते कलकत्ता पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएमपी/61/2001-सीपीटी)

कलकत्ता पत्तन न्यास सीपीटी)

आवेदक

आदेश

(नवम्बर, 2001 के 5वें दिन पारित किया गया)

यह मामला कलकत्ता डॉक सिस्टम (सीडीएस) और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) के बीच बार्जों द्वारा कंटेनरों की डुलाई के लिए दरें निर्धारित करने के वास्ते कलकत्ता पत्तन न्यास से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

21 सीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं —

- (i) सीडीएस के नदी झापट में अचानक गिरावट आने से सीडीएस में कंटेनर यातायात विशेषकर निर्यातों में अगस्त 2000 से गिरावट आनी आरंभ हो गई थी। कम से कम तीन मुख्य नगटन आपरटरो अर्थार्थ मेर्यस्न, पीएफ्दआ और एनओएल (एपीएल) ने अपने कार्यकलाप सीडीएस से हटा लिए हैं। अब कंटेनरों की एचडीसी तक डुलाई सडक परिवहन द्वारा की जाती है, जहां से उनका बाद में पातलदान किया जाता है। वर्ष 2000-2001 में 1,59,825 टीईयू के अनुमानित प्रहस्तन की तुलना में सीडीएस में केवल 1,37,845 टीईयू का प्रहस्तन हा सडक जाकि पिछले वर्ष की तुलना में 9454 टीईयू कम है और वर्ष 2000-2001 के अनुमानित उत्पादन में तुलना में 27,980 टीईयू कम है। इसके परिणामस्वरूप 287 कराड रूपए का अनुमानित राजस्व का घाटा हुआ है।

- (ii) यद्यपि, सीडीएस में नदी ड्राफ्ट में सुधार लाने के लिए सभी उपाय किए जा रहे हैं, फिर भी नदी के इस हिस्से में ऐसी कार्रवाई की निश्चितता की मात्रा का पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता। इस पृष्ठभूमि के मद्देनजर, सीडीएस में कंटेनर यातायात को बनाए रखने के लिए सीडीएस और एचडीसी के बीच कंटेनरों की बाजों द्वारा दुलाई करने के लिए उपाय करने की आवश्यकता महसूस की गई है।
- (iii) सीपीटी ने गैर-सीपीवाई बर्थों में बाजों द्वारा कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए सीडीएस में 6 महीने के वास्ते प्रयोग के तौर पर निम्नलिखित समेकित दरें लागू करने का प्रस्ताव किया है :-
- | | | | |
|-----|--|------------------------------|----------------------------|
| (क) | 20 फुट कंटेनर के लिए | - | 2300/-रुपए प्रति टीईयू |
| (ख) | 40 फुट कंटेनर के लिए | - | उपर्युक्त दर का 15 गुना |
| (ग) | 40 फुट लंबाई से अधिक वाले कंटेनर | - | उपर्युक्त (क) से दुगुनी दर |
| (घ) | प्रति बार्ज आपरेटर प्रति वर्ष 20,000 टीईयू से अधिक वृद्धिकारक यातायात पर | 150/-रुपए प्रति टीईयू की छूट | |
- (iv) सीपीटी ने सीडीएस और एचडीसी के बीच दुलाई किए जाने वाले कंटेनरों के लिए 2000/-रुपए प्रति टीईयू+ 10% विशेष दर की एक समेकित दर का भी प्रस्ताव किया है, जोकि एचडीसी में देय हो (क्योंकि 10% की छूट वर्तमान मामले में लागू होगी और प्रभावी दर 1800/-रुपए + 10% विशेष दर अर्थात् 1980/-रुपए प्रति टीईयू होगी)। प्रस्तावित दर को दरों के मान में निम्नलिखित नामावली के अंतर्गत शामिल किया जाना है:-
- “खण्ड 18.1.11 बाजों से क्वे में कंटेनर की उतराई, स्टैक यार्ड से लिफ्ट ऑफ दुलाई सहित स्टैक यार्ड में दुलाई और पोतो में अंतत लदान के लिए क्वे में वापसी हेतु लिफ्ट ऑन सहित अथवा विलोमत, जिसमें किसी पत्तन उपस्कर का प्रयोग न किया गया हो।”

दरों के मान में निम्नलिखित टिप्पणी को भी शामिल करने का प्रस्ताव है :-

- “18.14 (क) खंड सं 18.1.11 के अंतर्गत भारत कंटेनर खंड 18.1 के अंतर्गत क्रम सं 1 में प्रचारों पर 10% की दर पर छूट के लिए पात्र होगा।
- (ख) किन्हीं अन्य सेवाओं के लिए, जिनका खण्ड 18.1.11 में उल्लेख नहीं किया गया है, प्रचार खंड 18.1.11 में उल्लिखित प्रचार के अतिरिक्त दरों के मान में संबंधित प्रावधानों के अनुसार लगाए जाएंगे।
- (ग) खंड 18.1.11 के अंतर्गत दर केवल सीपीटी (एचडीसी) द्वारा प्रचालित बर्थों पर लागू होगी।”

2.2. प्रस्तावित दरों के समर्थन में सीपीटी ने निम्नलिखित औचित्य दिए हैं :-

- (i) 11 फरवरी, 1993 से प्रभावी दरों के मान में कंटेनर की कलकत्ता से दुलाई और अंततः एचडीसी से पोतलदान अथवा विलोमत के लिए सब कुछ शामिल करते हुए 1000/-रुपए प्रति टीईयू का पत्तन प्रचार शामिल था। परंतु, कुछ कारणवश बाजों द्वारा कंटेनरों की ऐसी अंतर-डॉक दुलाई संभव नहीं हो सकी और इस प्रकार 1996 तथा 2001 में संशोधित दरों के मान में कोई विशिष्ट दर शामिल नहीं की गई है।
- (ii) यदि 10% की वार्षिक औसत मुद्रास्फीति दर मानी जाती है, तब वर्ष 1992-93 में 1000/-रुपए प्रति टीईयू की दर मानते हुए सीडीएस में वर्तमान दर 2358/-रुपए प्रति टीईयू (कम करके 2300/-रुपए) बैठती है और एचडीसी में यह दर 2000/-रुपए प्रति टीईयू बैठती है।

2.3. सीपीटी के न्यायी बोर्ड ने इस प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है।

3.1. मैसर्स कैपस्टन शिपिंग एण्ड एस्टेट्स लिमिटेड (सीएसई) ने कोलकाता-हल्दिया-कोलकाता के बीच कंटेनर बाज सेवा के लिए एक विशेष पत्तन प्रचार निर्धारित करने के वास्ते एक आवेदन-पत्र प्रस्तुत किया है। इस आवेदन पत्र को एक अलग मामले (मामला सं 01/59/2001-सीपीटी) के रूप में पंजीकृत किया गया है और तदनुसार कार्रवाई की गई है। इन दोनों मामलों के परस्पर संबद्ध स्वरूप के मद्देनजर, यह प्राधिकरण इन पर एक साथ विचार करने का निर्णय करता है।

32

सीएसई ने अपने आवेदन-पत्र में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) हमने एक कंटेनर बार्ज फीडर सेवा विकसित की है । हमने कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी) से व्यापक विचार-विमर्श किया है । हमने व्यापार जगत और नौवहन को शामिल करते हुए एक विस्तृत बाजार सर्वेक्षण भी किया है और विभिन्न प्रस्तुतियों के माध्यम से तुलनात्मक लागत चार्ट पत्तन को दिखाए हैं, ताकि वह बार्ज सेवा के लिए एक तर्कसंगत कंटेनर-संबद्ध प्रभार की सिफारिश कर सके ।
- (ii) विशेषकर सीडीएस में यातायात बनाए रखने के साथ-साथ एचडीसी में यातायात में वृद्धि करने के लिए सभी ने इस बात की प्रशंसा की थी कि क्रैनों, पहुंच स्टैकरों, ट्रेलरों इत्यादि जैसे तटीय उपकरणों पर निजी निवेश के साथ दोनों डॉक प्रणालियों में कम लागत और प्रचालनात्मक दक्ष कंटेनर बार्ज सेवा से कंटेनर आपरेटर परिवहन के वैकल्पिक माध्यमों की बजाय बार्ज सेवा के प्रति आकर्षित होंगे ।
- (iii) सीपीटी ने हमारे द्वारा प्रस्तावित 1500/-रुपए प्रति टीईयू की बजाय 2300/-रुपए प्रति टीईयू की बॉक्स दर का निर्णय किया है और 20,000 टीईयू प्रति वर्ष से अधिक की मात्रा के लिए 150/-रुपए प्रति टीईयू की मात्रा संबंधी छूट देने का प्रस्ताव किया है ।
- (iv) हल्दिया के बारे में कोई निर्णय नहीं किया गया । हल्दिया पत्तन प्रभारों के संबंध में निर्णय के बिना कंटेनर बार्ज सेवा संभवतः प्रचालन आरंभ नहीं कर सकती ।
- (v) सीपीटी ने हमें प्रचालकों के रूप में सेवा आरंभ करने का परामर्श दिया था । सीपीटी ने परामर्श दिया था कि छह महीने के बाद मामले की आगे समीक्षा की जाएगी, ताकि कार्यनिष्पादन और व्यापार जगत की मांग के अनुसार अधिक रियायत दी जा सके ।
- (vi) हमने स्पष्ट किया था कि सेवा केवल हमारे द्वारा दिए गए लागत पैकेज के अनुसार ही संचालनीय होगी । परियोजना तब संचालनीय नहीं होगी, यदि सेवा उत्पाद लागत सड़क और रेल माध्यम की तुलना में सस्ती नहीं बैठती है ।
- (vii) चूंकि, अभी तक कोई बार्ज प्रचालन नहीं है, विशेष बार्ज प्रशुल्क निर्धारित करने की सहमति हुई थी और हमारी विभिन्न प्रस्तुतियों के दौरान यह उल्लेख किया गया था कि कंटेनर बार्ज सेवा से दोनों ही डॉक प्रणालियों को लाभ होगा । इसी प्रकार की सेवा को पहले 50% की छूट प्रदान की गई थी ।
- (viii) एचडीसी के इसके बोर्ड की जुलाई बैठक में प्रस्तुत प्रस्ताव को एक असंगत उच्च दर के द्वारा तैयार किया गया था और इस दर से पत्तन ने 935/-रुपए प्रति टीईयू की छूट का पूर्वानुमान लगाया है ।
- (ix) नौवहन मंत्रालय से हमें पता चला है कि उनका यह मत था कि दोनों डॉक प्रणालियों में पत्तन प्रभार इस तरह तैयार किए जाए कि बार्ज सेवा उत्पाद की कुल लागत का पैकेज सड़क और रेल से सस्ता हो ।
- (x) हमने बार्जों को किराए पर लेने सहित सेवा के लिए बार्ज हार्डवेयर स्थापित करने, बार्जों के लदान/उतराई के लिए चार तटीय क्रैने जुटाने, तट पर दुलाई के लिए रीच स्टैकर्स और ट्रेलर जुटाने तथा पूर्णतया कंप्यूटरीकृत पोर्टनेट प्रणाली स्थापित करने पर हम पहले की काफी निवेश कर चुके हैं ।
- (xi) एक तर्कसंगत दर निर्धारित की जाए ताकि यह कंटेनर बार्ज फीडर सेवा आरंभ की जा सके । हम उपकरण के साथ तैयार हैं और सेवा शीघ्र आरंभ करने के बारे में बाजार के साथ पिछले कुछ महीनों से विचार-विमर्श कर रहे हैं और इसलिए हमारी अपील की सुनवाई होने तथा कोई नियत दर निर्धारित करने तक, कुछ महीनों के लिए वैद्य, कोलकाता और हल्दिया के बीच विभाजन करते हुए 3000/-रुपए प्रति टीईयू से अधिक नहीं का एक तदर्थ पत्तन प्रभार निर्धारित करें ।

4 सीपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति और सीएसई लिमिटेड के अभ्यावेदन की एक प्रति सभी संबंधित प्रयोजकों/पक्ष प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को भेजी गई थी। सीएसई के अभ्यावेदन की एक प्रति सीपीटी को भी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है -

कलकत्ता सीमाशुल्क गृह एजेंट्स सघ (सीसीएचएए)

- (i) कंटेनरों की सड़क द्वारा दुलाई और बार्ज द्वारा दुलाई में लागत का अंतर केवल 160/-रुपए प्रति टीईयू है।
- (ii) दिए गए टीएचसी का अभी तक एसआईसी द्वारा निर्धारण नहीं किया गया है। अनुमोदन के बाद टीएचसी अधिक भी हो सकता है।
- (iii) हम महसूस करते हैं कि दर गिम्नवत् होनी चाहिए -

| | | | |
|-----|-------------------------------|---|---|
| (क) | 20' कंटेनर के लिए | - | 1000/-रुपए प्रति टीईयू |
| (ख) | 40' कंटेनर के लिए | - | उपर्युक्त दर का 15 गुना अर्थात् 1500/-रुपए |
| (ग) | 40' से अधिक लंबाई वाले कंटेनर | - | क्रम सं (ख) से 28% अधिक अर्थात् 1875/-रुपए |

- (iv) उपर्युक्त प्रस्तावित दरों से पर्याप्त मात्रा में व्यवसाय प्राप्त होगा, जोकि सड़क द्वारा दुलाई का कम से कम 70% होगा यह व्यापार जगत के लिए हल्दिया के लिए पहुंच मार्ग पर विचार करने के लिए सहायक होगा।
- (v) 50 अमरीकी डॉलर प्रति टीईयू का ड्राफ्ट अधिभार (एसआईसी द्वारा निर्धारित) अब वसूला नहीं किया जा रहा है, इस प्रकार का पुनः नामकरण करके कलकत्ता पत्तन अधिभार कर दिया गया है और कुछ लाइन्स 30 अमरीकी डॉलर प्रति 20' और 60 अमरीकी डॉलर प्रति 40' वसूल कर रही हैं।
- (vi) बार्जों का प्रचालन करने वाले स्टीमर एजेंट को छूट नहीं दी जाएगी। यह छूट निर्यातकों और आयातकों को दी जानी है अथवा उनको दी जानी है जोकि 200/-रुपए प्रति टीईयू प्रतिमाह के लिए 200 टीईयू अथवा टीएएमपी और कलकत्ता पत्तन न्यास द्वारा निर्धारित किए जाने वाले मात्रा संबंधी लक्ष्य का प्रस्ताव करते हैं।

पूर्वी भारत पोतस्वामी सघ (ईआईएसए)

- (i) कलकत्ता से हल्दिया तक बार्ज द्वारा कंटेनर की दुलाई की पूरी श्रृंखला को ध्यान में रखते हुए सड़क परिवहन माध्यम की तुलना में बार्ज विकल्प को काफी सस्ता बनाने का प्रयास होगा और इस संबंध में यह सुनिश्चित करने के लिए कि प्रस्तावित बार्ज द्वारा दुलाई वास्तव में आरंभ हो सके, कम से कम 1500/-रुपए प्रति टीईयू का लागत अंतर रखने पर विचार करना होगा।
- (ii) जब तक इसकी प्रचालनात्मक दक्षता साबित नहीं हो जाती, तब तक आरंभिक चरणों में आयात आकर्षित करने के लिए एक सर्वधनात्मक प्रशुल्क आवश्यक होगा।
- (iii) अधिक मात्रा में प्रहस्तन, कोलकाता/हल्दिया के बीच पारगमन समय, रात्रि नौवहन सुविधाओं की उपलब्धता/अनुपलब्धता, बार्जों की लदान क्षमता जैसे कार्यों को भी ध्यान में रखना होगा और परिवहन के अन्य माध्यमों की तुलना में आगे रहने के लिए बार्ज दुलाई के लिए पर्याप्त प्रतिपूर्ति करनी होगी।

मास्टर जहाजी कुली सघ

- (i) कलकत्ता से और वहां तक बार्जों द्वारा कंटेनरों की दुलाई के लिए सीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर बहुत अधिक है, समुद्री प्रभारों को हिसाब में लेने के बाद, यह दर सड़क और रेल द्वारा दुलाई की तुलना में प्रतिस्पर्धी नहीं है।

- (ii) जब तक सड़क और रेल द्वारा दुलाई की तुलना में बाजों द्वारा कंटेनरों की दुलाई की समग्र लागत प्रतिस्पर्धी नहीं बनती है, तब तक बाजों द्वारा कंटेनरों की प्रस्तावित दुलाई आकर्षक नहीं होती, जिससे परिणामस्वरूप सीपीटी अन्ततः घाटे में रहेगा ।
- (iii) यदि बाज दुलाई को प्रोत्साहित किया जाता है, तब अन्तर्देशीय जल परिवहन को भी प्रोत्साहित करना होगा, जोकि काफी समय से देय है ।

कलकत्ता में नौवहन हितधारकों का सघ (एसआईसी)

- (i) यद्यपि प्रस्तावित सेवा कोलकाता/हल्दिया में व्यापार जगत के लिए व्यवहार्य दिखाई देती है, परंतु यह पूरी तरह व्यापार जगत अर्थात् आयातकों और निर्यातकों द्वारा स्वीकार किए जाने पर निर्भर करती है ।
- (ii) सेवा की दक्षता आधारभूत ढांचे/उपकरणों की पर्याप्त उपलब्धता और बाजों के निश्चित बेड़े सहित सभारतंत्र की सहायता पर निर्भर करेगा ।
- (iii) अहां तक उपकरणों और सभारतंत्र का संबंध है, इस चरण में एसआईसी को सभी संबंधित आपरेटरों के शामिल होने की कोई जानकारी नहीं है । इसलिए, एसआईसी आगे वास्तविक टिप्पणियां तभी कर सकेगा जब एक बार सेवा आरंभ हो जाती है और एक निश्चित अवधि के लिए चलती है ।

बंगाल वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (बीसीसीआई)

- (i) प्रशुल्क संबंधी अड़ोछों के कारण आरम में यातायात हल्दिया की ओर विपथित हो गया है और सभी प्रमुख लाइन्स ने हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बाहर प्रचालन करने का निर्णय किया है । व्यापार जगत से जांच-पड़ताल करने पर यह थाया गया है कि व्यापार जगत और लागत वहन नहीं कर सकता ।
- (ii) फीडर आपरेटरों को इससे कुछ लाभ प्राप्त हो सकता है, क्योंकि उन्हें सीडीएस में आने की जरूरत न पड़ती हो । इससे उन्हें प्रचालन में बचत होती है । यह मामला शुद्धतः फीडर आपरेटरों और बाज आपरेटरों के बीच का है । यदि फीडर आपरेटर बाज सेवा के उपयोग को बचत की दृष्टि से व्यवहार्य पाता है तो वह इसको अपना सकता है ।

कलकत्ता वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (सीसीसीआई)

- (i) कलकत्ता डॉक की तुलना में हल्दिया डॉक के माध्यम से कंटेनर कार्गो प्रहस्तन काफी सरता पड़ता है । इस प्रकार, सीडीएस में सेवा प्रभार एवडीसी के साथ प्रतिस्पर्धी होंगे ।
- (ii) सेवा प्रभार ऐसे नहीं होने चाहिए कि निर्यातकों और आयातकों के हितों को हानि पहुंचे ।
- (iii) बाजों द्वारा कंटेनरों की दुलाई के प्रभार सड़क परिवहन प्रणाली के प्रभारों के साथ प्रतिस्पर्धी अवश्य होने चाहिए ।
- (iv) प्रभार इस प्रकार होने चाहिए कि वे पत्तन प्राधिकारियों और निर्यातकों/आयातकों, दोनों के लिए लाभदायक हों ।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

- (i) बाज सेवा से केवल कलकत्ता से हल्दिया की ओर पोतो का विपथन हो जाएगा और इससे सीडीएस मूलतः केवल बाजों के लिए डॉक कॉम्प्लेक्स बन जाएगा । यह स्पष्ट है कि सीपीटी कंटेनर यातायात को सीडीएस में वापस लाने का इच्छुक है । यदि सीडीएस ने फीडर पोतो की बजाय केवल बाजों को सेवाएं प्रदान करनी है तो सीपीटी का समग्र दृष्टिकोण अपने आप में प्रतिकूल है ।
- (ii) मूल कंटेनर यातायात में वृद्धि बाज सेवा पर निर्भर नहीं होगी, परंतु यह पूर्णतया उद्योग एवं वाणिज्य और कुल मिलाकर इस क्षेत्र से बाहर के निर्यातों तथा आयातों पर निर्भर है ।
- (iii) कैप्टन शिपिंग एण्ड एस्टेट लिमिटेड का कथन कि अभी तक नौका प्रचालन नहीं हुआ है, सही नहीं है । एससीआई ने स्वयं लगभग 10/12 वर्षों पूर्व ऐसा प्रचालन किया था, परंतु इसे अत्यधिक प्रचालनात्मक और आधारभूत संरचनात्मक बाधाओं के कारण छोड़ने के लिए बाध्य होना पड़ा था ।

- (iv) एचडीसी अपनी वर्तमान आधारभूत संरचना के साथ सभी फीडर पोतों को स्वीकार नहीं कर सकता। कंटेनर यातायात के कोलकाता से हल्दिया में वर्तमान विपथन से अभी भी ऐसे अवसर आते हैं जब फीडर पोतों को एचडीसी में बर्थिंग के लिए प्रतीक्षा करनी होती है और इसलिए बार्ज सेवा केवल इस समस्या को बढ़ाएगी, इसे दूर नहीं करेगी।
- (v) किसी कंटेनर की कोलकाता अथवा हल्दिया से पारादीप और विशाखापत्तनम तक दुलाई का 1000/-रुपए प्रति टीईयू से बहुत अधिक लागत विभेदक होगा और यह समझ नहीं आता कि यह हल्दिया के लिए यातायात को बनाए रखने के लिए प्रोत्साहन कैसे हो सकता है, जो यातायात अन्यथा किसी अन्य पत्तन की ओर संचलित हो गया होता।
- (vi) बार्ज सेवा कोलकाता और हल्दिया के बीच दुलाई का मात्र एक वैकल्पिक तरीका है और इससे संपूर्ण पत्तन के लिए अतिरिक्त कंटेनर यातायात और न ही यथा इंगित पत्तन के लिए अतिरिक्त राजस्व उत्पन्न हो सकता। वास्तव में अगर एक पूर्ण सफल बार्ज सेवा की आदर्श दशा के अधीन आए पोत सीडीएस में घट जाते हैं जिसमें फीडर पोत हल्दिया से चले जाते हैं तो यह केवल पत्तन के राजस्व को प्रभावित कर सकता है और इससे वृद्धि नहीं हो सकती।
- (vii) चूंकि, सीपीटी के प्रस्ताव से सड़क द्वारा दुलाई की तुलना में नौका से दुलाई के कुछ लाभ होते हैं, इसलिए यह महसूस किया जाता है कि सीपीटी का प्रस्ताव, जिसे विधिवत विचार-विमर्श के बाद दिया गया है, स्वीकार कर लिया जाए।

सीपीटी के प्रस्ताव पर मैसर्स कैम्पटन शिपिंग एण्ड एस्टेट लिमिटेड ने निम्नलिखित टिप्पणियां की हैं :-

- (i) सीडीएस में नदी के ड्राफ्ट में अचानक कमी आना एक आवर्ती घटना है और सीपीटी द्वारा यह सही उल्लेख किया गया है कि कोलकाता के मार्ग पर नदी के ड्राफ्ट का किसी निश्चितता से पूर्वानुमान नहीं किया जा सकता।
- (ii) कलकत्ता में कंटेनर न केवल सड़क परिवहन द्वारा एचडीसी तक लाए जाते हैं, बल्कि विशाखापत्तनम और पारादीप जैसे पत्तनों तक अंतरित किए जाते हैं।
- (iii) इस समय हल्दिया और सिगापुर के बीच 12 पोत चल रहे हैं और हमारी बार्ज सेवा का प्रयोग करते हुए कोलकाता कंटेनर फार्गो को जोड़ रहे हैं। फीडर प्रचालकों को लागत की बचत अमूल्य है और वे सीडीएस को पूर्णतः छोड़कर हल्दिया में जाना प्रारंभ करने के लिए पर्याप्त समारंभ समर्थन के लिए प्रतीक्षा कर रहे हैं।
- (iv) सीडीएस के लिए कंटेनर यातायात बनाए रखने के लिए हमारी बार्ज सेवा लागत पैकेज की तुलना में सड़क परिवहन का प्रयोग करते हुए व्यापार जगत को मौजूदा लागत पैकेज के बीच 1000/-रुपए प्रति टीईयू का न्यूनतम विभेदक अनिवार्य है। यह तभी संभव है, अगर सीडीएस में घाटशुल्क को 1500/-रुपए प्रति टीईयू तक कम किया जाए और हल्दिया में पत्तन प्रचारों को कम करके 1200/-रुपए प्रति टीईयू तक लाया जाए।
- (v) अगर हमारे प्रस्तावित आईडब्ल्यूटी कंटेनर बार्ज फीडर सेवा के माध्यम से सीडीएस में संपूर्ण कंटेनर यातायात बनाए रखा जा सकता हो, तब सीडीएस में राजस्व प्रतिधारण होगा और एचडीसी में राजस्व वृद्धि होगी।
- (vi) अगर सीपीटी को (मान लें) प्रतिवर्ष 160000 टीईयू तक अपने संपूर्ण कंटेनर यातायात की हानि होती है तब सीडीएस और एचडीसी के लिए राजस्व परिदृश्य निम्नानुसार दिखाई देगा :-
- (क) हम परंपरागत अनुमान कर सकते हैं कि कोलकाता का 50% यातायात हल्दिया चला जाएगा और शेष 50% अन्य पत्तनों को।

इस आधार पर, आनुमानिक रूप से सीडीएस को प्रतिवर्ष लगभग 35 करोड़ रुपए की राजस्व हानि होगी। दर के मौजूदा स्तर पर हल्दिया को 50% अतिरिक्त यातायात के प्रहस्तन से प्रतिवर्ष 18 करोड़ रुपए की राजस्व वृद्धि होगी। इस प्रकार, सीडीएस और एचडीसी के बीच प्रतिवर्ष 17 करोड़ रुपए की राजस्व हानि होगी।

(ख) अगर हमारी सिफारिशों के अनुसार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा रियायती/संवर्धनात्मक आधार पर सीडीएस घाटशुल्क और एचडीसी प्रभार नियत किए जाते हैं तो सीडीएस प्रतिवर्ष 24 करोड़ रुपए का राजस्व बनाए रखेगा और हल्दिया अपने राजस्व में प्रतिवर्ष लगभग 10 करोड़ रुपए की वृद्धि करेगा। इस प्रकार कोलकाता/हल्दिया के बीच शायद ही राजस्व की कोई हानि होगी।

- (vii) सीडीएस की हानि में से एचडीसी में 50% यातायात की वृद्धि भी दरों के मौजूदा स्तर पर बनी रहनी कठिन होगी।
- (viii) विशेषकर सीडीएस के लिए राष्ट्रीय जलमार्ग सठ 2 के माध्यम से कोलकाता-बंगलादेश-असम और राष्ट्रीय जलमार्ग सठ 1 द्वारा कोलकाता-फरक्का-पटना-हलाहाबाद के नदी सेवा मार्गों में पर्याप्त अतिरिक्त यातायात उत्पन्न करके आईडब्ल्यूटी सेवाओं का संवर्धन अत्यधिक महत्व का होगा। यह स्थिति सीडीएस की निष्क्रिय आधारभूत संरचना और सीआईडब्ल्यूटीसी के प्रायः निष्क्रिय आईडब्ल्यूटी बेड़े जो निजी चार्टरों के अधीन पुनरुत्थागशील हो जाएगा, को दोहरा लाभ प्रदान करती है।
- (ix) एचडीसी ने उच्च उत्पादकता और बड़े आकार के गियरहीन कंटेनर पोतों के प्रहस्तान पर बल सहित वर्ष सठ 11 में एक विशेष अत्याधुनिक कंटेनर टर्मिनल में निवेश करने के लिए निजी पार्टियों को आमंत्रित करते हुए वैश्विक निविदा दी है। यह हमारे प्रस्तावित कंटेनर बार्ज सेवा में यथासकल्पित कोलकाता-हल्दिया के बीच कंटेनर यातायात के बनाए रखने और वृद्धि के बिना नहीं होगा।

सीपीटी ने सीएसई के अभ्यादेदन पर निम्नलिखित टिप्पणिया दी हैं -

- (i) सीडीएस में 2300/-रुपए और एचडीसी में 2000/-रुपए की बॉक्स दर का प्रस्ताव सीपीटी द्वारा दो गोदी प्रणालियों के बीच कंटेनरों के अंतरण के लिए 1993 के दरों के मांग में मौजूदा दर पर विचार करते हुए किया गया है। यह सब पिलाकर प्रति बॉक्स 1000/- रुपए की दर थी और इस राशि पर प्रत्येक वर्ष के बाद परिकल्पित 10% प्रतिवर्ष तक के व्यय में वार्षिक औसत वृद्धि पर विचार किया गया है और दर 2358/-रुपए प्रति टीईयू होती है, जिसे सीडीएस में पूर्णांकित करके 2300/-रुपए प्रति टीईयू कर दिया गया है। एचडीसी के लिए 2000/-रुपए प्रति टीईयू की और रियायती दर का प्रस्ताव किया गया है।
- (ii) सीएसईएल ने सीपीटी द्वारा यथानुमोदित साकेतिक बॉक्स दर के आधार पर प्रचालन प्रारम्भ करने के लिए सीपीटी से अनुरोध किया है। इस मामले पर विचार किया गया है और सीपीटी को परीक्षण आधार पर कंटेनरों का आवागमन करने के लिए पार्टी को अनुमति देने में कोई आपत्ति नहीं है, बशर्ते कि वे इस मामले में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अंतिम निर्णय पर समायोजन के अधीन सीपीटी द्वारा अनुमोदित बॉक्स दर का मुग्तान करने के लिए सहमत होते हैं।
- सीपीटी ने आगे निम्नलिखित टिप्पणिया दी हैं -
- (i) सीएसई विभिन्न अवसरों पर विभिन्न लागत घटक प्रस्तुत कर रहा है, जो भ्रामक है। तथापि, सीपीटी ने लागत घटक पर विचार किया है जिसे प्रस्ताव पर कार्यवाही करने के समय लिखित रूप से बार्ज प्रचालकों द्वारा इंगित किया गया था।
- (ii) हम सीडीएस में प्रतिवर्ष 20,000 टीईयू से अधिक का प्रहस्तान करने के लिए 150/-रुपए की छूट सहित 2300/-रुपए प्रति टीईयू और एचडीसी में 1980/-रुपए प्रति टीईयू शामिल करते हुए बॉक्स दर नियत करने के हमारे प्रस्ताव की समीक्षा करने का कोई पर्याप्त कारण नहीं पाते।

8 दोनों मामलों पर सीपीटी में दिनांक 7 सितंबर, 2001 का एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। शामिल मुद्दों की संबद्ध प्रकृति को देखते हुए दोनों मामलों का एक साथ सुनवाई के लिए लिया गया था। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित उल्लेख किया गया था -

कलकत्ता पत्तन यास (सीपीटी)

- (i) सीपीटी एक तटीय पत्तन है। यहाँ डूबाव की समस्या है। फीज पोत एचडीसी में रुकना प्रारंभ हो गए हैं। सीडीएस से कंटेनर सड़क द्वारा एचडीएस तक जाते हैं। सीडीएस में हमारी कंटेनर आधारभूत संरचना निष्क्रिय है, इसलिए हमारी यिता है।

- (ii) 1993 का प्रावधान 1996 में हटा दिया गया था, क्योंकि बार्ज यातायात विकसित नहीं हो रहा था। यह दर 2001 के संशोधन में भी था। वर्तमान प्रस्ताव संशोधन-पक्ष घटना है।
- (iii) सीडीएस में दर्शाई गई मिश्रित दर में मजदूरी-बकाया देयता के लिए विशेष दर शामिल है।
- (iv) ऐतिहासिक रूप से एचडीसी में कंटेनर प्रहरतन के लिए निम्न दर थी। इसलिए, हमने विभेदक को बनाए रखा है।
- (v) हमारे द्वारा प्रस्तावित दर सड़क द्वारा दुलाई की लागत घटाकर 160/-रुपए है। हमारा विचार यहां से जाने वाले यातायात को आकर्षित करना है। सड़क के सकूलन को हटाने के लिए आर्थिक सहायता देने का विचार नहीं है।
- (vi) हमने शर्तों (अर्थात् गिःशुल्क दिवस), जिन्हें 'छूट प्रस्ताव' में शामिल किया गया था, के कुछ उदासीकरण का भी प्रस्ताव किया है। हम उस पर भी कार्यवाही करना चाहेंगे।
- (vii) ये दर सभी के लिए साझा हैं और केवल सीएसई के लिए ही नहीं हैं। कोई भी बार्ज प्रदातक इन दरों को प्राप्त कर सकता है।
- (viii) दी गई दरें काफी उदार हैं। इसमें जैसा सीएसई द्वारा कहा गया है किसी और कमी की सम्भावना नहीं है।
- (ix) हमने मुद्रास्फीति दर पर वृद्ध परिकल्पना किया है। हमने वित्त मंत्रालय द्वारा प्रकाशित वार्षिक दरों का अनुसरण नहीं किया है।
- (x) हमने छ. महीने के लिए ही स्कीम का प्रस्ताव नहीं किया है। हमने छ महीने के बाद समीक्षा करण का प्रस्ताव किया है।
- (xi) सीएसई ने प्रतिमाह 5000 कंटेनर का आश्वासन दिया है। हमने इस कार्यनिष्पादन को कैसे सुनिश्चित किया जाए यह नहीं सोचा है। परंतु हम इसे बैंक गारंटी व्यवस्था अथवा अन्यथा के माध्यम से करेंगे।
- (xii) यह प्रस्ताव केवल 'लदे हुए' कंटेनर के लिए है खाली के लिए नहीं।

मैसर्स कैंपसटन शिपिंग एण्ड एस्टेट लिमिटेड (सीएसई लिमिटेड)

- (i) हम इस मामले पर बहुत तेजी से कार्यवाही करने के लिए आपके कृतज्ञ हैं।
- (ii) हमने एक विस्तृत प्रस्ताव दिया है। सभी लागत निर्धारण को स्पष्ट कर दिया गया है। हमारा सीपीटी के साथ विस्तृत विचार-विमर्श हुआ था। हमारी दरें अधिक वास्तविक हैं।
- (iii) सीपीटी का प्रस्ताव हमारे प्रस्ताव के बाद दिया गया है। हम विशेषकर जुबाद की समस्या के बारे में उनके तर्क और कारणों का समर्थन करते हैं।
- (iv) कृपया हमारे दिनांक 1 अगस्त, 2000 के पत्र (अर्थात् सीपीटी के प्रस्ताव पर हमारी टिप्पणियां) में बल दिए गए बिंदुओं पर गंभीरतापूर्वक ध्यान दें।
- (v) हम एक स्थान की सेवा प्रदान करते हैं। यह पोटवणिक को 500/-रुपए प्रति टीईयू की बचत प्रदान करेगा।
- (vi) हमारा प्रस्ताव 'कंटेनर के लिए' है न कि 'टीईयू के लिए'। वर्ष 1993 का प्रशुल्क भी 'कंटेनर के लिए' था।
- (vii) हमने दरों के 'भूतलक्षी' नियतन के लिए दिनांक 13 अगस्त, 2001 के अपने पत्र में औचित्य दे दिया है। कृपया असाधारण परिस्थितियों के दृष्टिगत हमारा अनुरोध स्वीकार करें।
- (viii) यह घटना नवंबर, 2000 में बार्ज प्रचालन के बारे में सीपीटी से प्राप्त अनुरोध से प्रारंभ हुई। हमने अत्यधिक निवेश किया है। हमने बहुत लंबी प्रतीक्षा की है। यह अब हमें वित्तीय रूप से नुकसान पहुंचा रहा है। कृपया, हमें एक 'अन्तिम दर' से प्रारंभ करने दें।

- (ix) कृपया, बोर्ड की बैठक का कार्यवृत्त पढ़ें। लगभग सभी न्यायियों ने कहा है कि सीपीटी की दरें प्रतिस्पर्धी दर नहीं हैं। इसलिए, हमारे प्रस्ताव पर अनन्तित रूप से विचार करें।
- (x) हमारा प्रस्ताव एक विस्तृत बाजार सर्वेक्षण पर आधारित है। यह विश्वसनीय है। कृपया उसका अनुसरण करें। सीपीटी की दरें अव्यवहार्य हैं।
- (xi) हमारे द्वारा प्रस्तावित 'उत्पाद लागत' में व्यापार जगत को पूरी प्रदान की गई सम्मिलित रियायत शामिल है। हम उन्हें वापस नहीं ले रहे हैं।

कलकत्ता कस्टम हाऊस एजेंट एसोसिएशन (सीसीएचएए)

- (i) इसमें कोई रियायत शामिल नहीं है। यह प्रस्तावित एक नई व्यवस्था है। इसलिए, यह एक नया प्रश्नक है।
- (ii) यहां केवल सीपीटी की दरों की बात करना पर्याप्त है। एसआईसी द्वारा नियत की जाने वाली टीएचसी दर भी समान रूप से महत्वपूर्ण है।
- (iii) लाइनों/एजेंटों/पोतवणिकों द्वारा प्रमारों के संग्रहण की कार्यविधि स्पष्ट नहीं है। कौन कितना भुगतान करेगा इसका स्पष्ट रूप से उल्लेख किया जाना चाहिए।

ईस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन (ईआईएसए)

यह पोतवणिकों के लिए एक नई संकल्पना है। पोतवणिक को प्रेरित करने के लिए 1500/-रुपए प्रति टीईयू की रियायत आवश्यक न्यूनतम प्रोत्साहन है।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एनपीआई)

- (i) सीडीएस में पोत नहीं आ रहे हैं। ये रियायतें सीडीएस को पूर्णतः एक 'बार्ज पत्तन' में परिवर्तित कर देंगी। इस हाणि की पूर्ति कैसे की जाएगी ?
- (ii) यह कहना सही नहीं है कि यातायात को विपथित कर दिया गया है। पृथक्कृत मार्शल अलग चले गए होंगे। अन्यथा, प्रतिवर्ष 9% की वृद्धि हुई है।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

बार्ज के आवागमन को एक 'वैकल्पिक सुविधा' के रूप में देखा जाना चाहिए न कि 'वैकल्पिक व्यवस्था' के रूप में।

9. संयुक्त सुनवाई में, सीपीटी ने लिखित विवरण दाखिल करने के लिए लगभग दस दिनों का समय मांगा गया था, जिसे प्रदान कर दिया गया था। संयुक्त सुनवाई में उठाए गए बिंदुओं की सूची सीपीटी को विनांक 10 सितंबर, 2001 को विशेष टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी।

10. सीएसई ने भी संयुक्त सुनवाई के बाद लिखित अनुरोध प्रस्तुत किया है। सीएसई लिमिटेड ने संयुक्त सुनवाई में उठाए गए बिंदुओं पर निम्नलिखित टिप्पणियां/स्पष्टीकरण दिया है :-

- (i) कलकत्ता से कंटेनर यातायात का विपथन हल्विया की ओर नहीं जा रहा है, बल्कि विशेषकर अल्युमीनियम धातुपिंड विशाखापत्तन की ओर भी जा रहा है। बार्ज कंटेनर सेवा को कलकत्ता और हल्विया दोनों के लिए यातायात और राजस्व प्रतिधारण के लिए बनाया गया है। इसलिए, यातायात आकर्षित करने के लिए कलकत्ता और हल्विया दोनों द्वारा दर में कमी की जाएगी।

- (ii) प्रति कंटेनर (टीईयू और एफईयू दोनों) के लिए 1000/-रुपए की दर कलकत्ता और हल्दिया को अलग-अलग शामिल करते हुए समेकित कंटेनर बार्ज दर थी । सीपीटी ने उल्लेख किया है कि अगर यह दर वर्ष 1996 और 2001 के दरो के मान के आधार पर जारी रहती है तो दी गई वृद्धि के अनुसार यह कलकत्ता और हल्दिया दोनों में 1000/-रुपए प्रति टीईयू से अधिक नहीं हुई होती । परंतु, सीपीटी के अनुसार यह व्यापहारिक नहीं है, क्योंकि इस किस्म की रियायत सीपीवाई में उनकी यातायात की मात्रा को प्रभावित करेगी । यह विशेष रूप से निश्चित है कि दीर्घावधिक में फीडर पोत केवल हल्दिया में आएंगे और कलकत्ता का लगभग 1,31,000 टीईयू के संपूर्ण यातायात को नौकाओं द्वारा प्रहस्तन करने की अपेक्षा होगी, अगर यह यातायात कलकत्ता में रखा जाना है तो इसके लिए सीपीवाई में सुविधाओं का बहुत अधिक उपयोग किया जाएगा ।
- (i) जबकि सीपीटी ने व्यापार जगत— क्लियरिंग एजेंटों और पोतवगिकों से प्रश्न है कि पैकेज बार्ज लागत के पक्ष में 160/-रुपए प्रति टीईयू का अंतर है, के विरुद्ध उल्लेख किया है हमने तुलनात्मक दर चार्ट के माध्यम से स्पष्टता स्थापित किया है कि बार्ज दर सडक द्वारा दुलाई की लागत की अपेक्षा लगभग 400/-रुपए प्रति टीईयू अधिक है, अगर प्रस्तावित हो तो सीपीटी की दरे लागू की जाती हैं ।
- (iv) व्यापार जगत के पक्ष द्वारा यह सही उल्लेख किया गया है कि पोतवगिक/परेषिती के मोदाम से सीडीएस के बीच कंटेनरों की अतर्देशीय दुलाई के लिए लागत पैकेज में सीपीटी द्वारा लिया गया 1500/-रुपए प्रति टीईयू का समरूप दुलाई प्रमार कई मामलों में 3000/-रुपए से अधिक चला जाएगा और इसलिए दर अवास्तविक है ।
- (v) हमारी सेवा व्यवहार्य होगी, अगर पर्याप्त यातायात समर्थन हो और इस समय हमारी क्षमता प्रतिमाह लगभग 5000 टीईयू है । ईआईएसए द्वारा जैसा इंगित किया गया है, व्यापार जगत बार्ज कंटेनर सेवा से 1500/-रुपए प्रति टीईयू के लागत लाभ की आशा करेगा और इसके लिए कलकत्ता में 1500/-रुपए प्रति टीईयू घाटशुल्क और हल्दिया में 1000/-रुपए प्रति टीईयू की दर नियत करना अनिवार्य होगा । यह न केवल कंटेनर यातायात को बनाए रखना सुनिश्चित करेगा, बल्कि उसकी कलकत्ता और हल्दिया दोनों के लिए काफी वृद्धि भी करेगा ।
- (vi) क्लियरिंग एजेंट कुछ महत्वपूर्ण क्षेत्रों में एक लेन वाले यातायात के कारण सडक द्वारा हल्दिया तक कंटेनर ले जाने में अनुभव की गई कठिनाइयों के बारे में उल्लेख कर चुके हैं और उन्होंने परिवहन के अधिमान्य तरीके के रूप में बार्ज सेवा पर बल दिया है ।
- (vii) फीडर प्रचालकों को बहुत लागत लाभ को देखते हुए अगर वे कलकत्ता में नहीं आते, व्यापार जगत सही रूप से शिपिंग लाइनो से प्रति टीईयू न्यूनतम 60 अमरीकी डॉलर का मालभाडा लाभ का दावा कर सकता है ।

11 सीपीटी ने सयुक्त सुनवाई में यथा सहमत एक लिखित अनुरोध प्रस्तुत किया है । अपने लिखित अनुरोध में सीपीटी ने पुनः अपने प्रस्ताव का औचित्य दिया है । इसके अतिरिक्त, सीपीटी ने सयुक्त सुनवाई में उठाए गए बिंदुओं पर निम्नलिखित टिप्पणियां/स्पष्टीकरण भी दिया है -

- (i) प्रस्तावित दर निकालने के लिए वर्ष 1992-93 में मौजूद भरे हुए कंटेनरों के लिए प्रति टीईयू सब मिलाकर 1000/-रुपए की दर को आधार माना गया है और 10% वार्षिक औसत मुद्रास्फीति दर को भारित करते हुए वर्तमान दर 2358/-रुपए प्रति टीईयू होती है । जहां तक सीडीएस का संबंध है, यह निर्णय लिया गया है कि इस प्रावधान के साथ कि अगर वृद्धिकारी यातायात प्रतिवर्ष 20000 टीईयू से अधिक है तो बार्ज प्रचालक को 150/-रुपए प्रति टीईयू की छूट दी जाएगी, सब मिलाकर दर 2300/-रुपए प्रति टीईयू होगी, प्रभावी दर तब वृद्धिकारी यातायात के प्रति टीईयू 2150/-रुपए होगी ।
- (ii) सीडीएस में पूर्ण भरे हुए कंटेनर की संख्या में से लगभग 55% आयात और शेष 45% निर्यात है । सभी आयात कंटेनर पर कंटेनर टर्मिनल अथवा कंटेनर खडा करने के यार्ड (सीपीवाई) को छोड़कर बर्थ में 5000/-रुपए प्रति टीईयू की दर लगाई जाती है । चूंकि, कंटेनर बार्जों का प्रस्तावित प्रचालन गैर-सीपीवाई बर्थ, जहां निजी प्रचालकों द्वारा उपकरण का समर्थन प्रदान किया जाता है, में करने का निर्णय लिया गया है, मौजूदा दरों के मान के अनुसार इस समय 5000/-रुपए प्रति टीईयू की दर लागत है । गैर-सीपीवाई बर्थ में निर्यात कंटेनरों के लिए तीन दर

अर्थात् उच्च कीमत वाले कार्गो के लिए 5000/-रुपए प्रति टीईयू, मध्यम कीमत के कार्गो के लिए 3500/-रुपए प्रति टीईयू और निम्न कीमत वाले कार्गो के लिए 2800/-रुपए प्रति टीईयू है और तीनों किस्म के निर्यातों की मात्रा इस समय कंटेनरों के कुल निर्यात का 5%, 30% और 65% है। इस प्रकार, प्रति कंटेनर की भाराशित औसत दर लगभग 4154/-रुपए है। इस दर से तुलना करने पर, बार्ज माध्यम के लिए सब मिलाकर 2300/-रुपए की प्रति टीईयू की दर निश्चित रूप से एक रियायती दर है।

- (iii) जहां तक एचडीसी का संबंध है, वर्तमान प्रति टीईयू पोत पर प्रभार और घाटशुल्क में नौका से घाट तक और विलोमतः उत्तराई/नौभरण के लिए 750/-रुपए और पार्टी के उपस्कर द्वारा घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः दुलाई के लिए 300/-रुपए, स्टेकयार्ड से वापस घाट तक अथवा विलोमतः पार्टी के उपस्कर द्वारा दुलाई के लिए 300/-रुपए, नौभरण/उत्तराई के लिए 1500/-रुपए और कुल राशि पर 10% विशेष दर अर्थात् कुल 3135/-रुपए प्रति टीईयू शामिल है। वर्ष 1982-83 में मौजूदा दर को उसी प्रकार लेते हुए जैसा सीडीएस के लिए किया गया है, एचडीसी में बार्ज आवागमन के लिए दर नियत करते समय, 2000/-रुपए प्रति टीईयू की और रियायती दर का प्रस्ताव किया गया है और यह विचार करते हुए कि पोत पर पार्टी के उपस्कर के प्रयोग के लिए 10% की छूट होगी और उसके बाद 10% की विशेष दर का प्रयोग करते हुए पत्तन न्यास बोर्ड द्वारा निर्णीत अंतिम दर 1980/-रुपए प्रति टीईयू होती है। यह जहाजों द्वारा प्रहस्तन किए गए कंटेनरों के लिए 3135/-रुपए प्रति टीईयू की दर की तुलना में एक रियायती दर भी है।
- (iv) एचडीसी में रियायत/छूट का प्रस्ताव बार्ज माध्यम को प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए किया गया है, ताकि सीडीएस से सड़क द्वारा कंटेनरों का विपथन रोका जा सके और साथ-साथ एचडीसी में प्रहस्तन भी प्रभावित नहीं हो।
- (v) इस रियायत का प्रस्ताव ऐसे कंटेनर पोत को ध्यान में रखकर किया गया है, जो सीडीएस में नहीं आ सकते, परंतु भूमि माध्यम द्वारा एचडीसी से कंटेनर लेंगे। सीडीएस में आने वाले पोत कंटेनर टर्मिनल पर प्रहस्तन सुविधाएं प्राप्त कर सकते हैं, जो बार्ज माध्यम की अपेक्षा सस्ता होगा। वे सीडीएस के गैर-टर्मिनल बर्थ पर भी कार्य कर सकते हैं। इसे देखते हुए, सीडीएस में आने वाले कंटेनर पोतों के संबंध में आवागमन के लिए बॉक्स दर में किसी रियायत का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (vi) अगर वर्ष 1998 और 2001 में दरों में समग्र औसत प्रतिशतता वृद्धि को वर्ष 1998 में मौजूदा 1000/-रुपए की दर पर लाद दिया जाए तो वह 1500/-रुपए प्रति टीईयू से भी कम होती है। यह दर दोनों गोदी प्रणालियों के लिए रवीकार्य नहीं है। एचडीसी के मामले में, यह दर एकल लदान अथवा उत्तराई प्रणाली से उत्पन्न हुए राजस्व से कम होगी।
- (vii) सीडीएस में 2300/-रुपए का समेकित प्रभार वेतन संशोधन के परिप्रेक्ष्य में तमाई गई 10% विशेष दर को शामिल करता है।
- (viii) समावित बार्ज प्रचालकों ने प्रतिमाह 5000 टीईयू के प्रहस्तन करने का आश्वासन दिया है। इस आश्वासन को मानते हुए, रियायती दर का प्रस्ताव किया जाता है।
- (ix) इस रक्रीय के छः महीने की अवधि के लिए सीमित होने का प्रस्ताव नहीं किया गया है। यह एक सतत स्क्रीम होगी। तथापि, सीपीटी छः महीने के बाद स्थिति की समीक्षा करेगा।
- (x) प्रस्तावित दरों से सीडीएस के कंटेनर टर्मिनल पर पोतों के प्रहस्तन पर कोई प्रतिकूल प्रभाव होना समावित नहीं है।
- (xi) चूंकि, खाली कंटेनर निम्न दर का लाभ पहले से उठा रहे हैं, इसलिए दिनांक 4 अप्रैल, 2001 को अधिसूचित संशोधित दरों के मान में निर्धारित सामान्य दर लागू रहेगी।
- (xii) सीपीटी ने साक्षात् प्रयोक्ता वर प्रस्तावित किया है, जिसका प्रस्ताव किसी विशेष बार्ज प्रचालन को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित नहीं किया गया है। जो भी उसे घ्यवहार्य पाता है, वह कंटेनर वहन करने वाली बार्जों के प्रहस्तन के लिए नामोदिष्ट बर्थ में कार्य कर सकता है।

- (xiii) ऊपर वर्णित स्थिति के दृष्टिगत यह स्पष्ट होगा कि सीपीटी द्वारा प्रस्तावित किए जा चुके कंटेनरों के बाज आवागमन के लिए समेकित दरों को कम करने का कोई औचित्य नहीं है। इसके अतिरिक्त, हमारे प्रस्ताव में यह भी वर्णन किया गया है कि इन दरों पर छ. महीने की अवधि के लिए नजर रखी जाएगी और अगर यह पाया जाता है कि सड़क/रेल अथवा अन्यथा द्वारा मासभाड़े में परिवर्तन के कारण यह प्रतिस्पर्धी नहीं है तो सीपीटी निश्चित रूप से मामले की समीक्षा करेगा और उपयुक्त कदम उठाएगा।

12. सीएसएलए ने संयुक्त सुनवाई के बाद अपनी लिखित टिप्पणियां भी प्रस्तुत की हैं, जिनका सारांश नीचे दिया गया है :-

- (i) प्रस्ताव लाइनों अथवा व्यापार जगत से अनुरोध के प्रत्युत्तर में नहीं है।
- (ii) लाइन्स यह आश्चर्य नहीं है कि व्यापार जगत दो टर्मिनलों के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन की जटिलताओं का सामना करना चाहेंगे या नहीं।
- (iii) यह स्पष्ट नहीं है कि यह प्रस्ताव महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के समक्ष क्यों है। यह एक तटीय फीडर सेवा है, जो प्रचालक और लाइनों के बीच द्विपक्षीय चर्चा का विषय है।
- (iv) यह स्पष्ट नहीं है कि क्या प्रधान की गई सेवा व्यावहारिक है या नहीं और यह भी निश्चित नहीं है कि बतार्ई गई दरें शामिल लागतों की पूर्ण अभिव्यक्ति हैं या नहीं।
- (v) सीडीएस और एचडीसी दोनों के लिए सीधी सेवाएं हैं, जिनका प्रयोग पहली बार किया जा सकता है। अगर एक गोदी से दूसरी गोदी में आवागमन अपेक्षित है, तब रेल के आवागमन पर विचार किया जा सकता है।

13. इन मामलों पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना और संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत तर्कों के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है :-

- (i) यह प्रस्ताव सीपीटी द्वारा सीडीएस में कंटेनर यातायात वापस लाने के उद्देश्य से किया गया है, जो समुद्री यात्रा मार्ग में सुबाव प्रतिबंध के कारण घटता जा रहा है। जैसा सूचित किया गया है, पोत सामना की गई सुबाव की समस्याओं के कारण एचडीसी में आना चाहते हैं। एचडीसी को/से कंटेनर दुलाई को अन्य वैकल्पिक तरीकों से कोलकाता के प्लेस तक आवागमन करते हैं। अगर कंटेनरों के अन्तः गोदी आवागमन के लिए बाज सेवा लागू की जाती है तो सीडीएस में अतिरिक्त यातायात होगा और इस प्रकार सीपीटी को अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। जैसा एससीआई द्वारा सही रूप में इंगित किया गया है, बाज सेवा सीडीएस और एचडीसी के बीच दुलाई का केवल एक वैकल्पिक तरीका है और इससे पत्तन के लिए कोई नया कंटेनर यातायात उत्पन्न नहीं हो सकता।
- (ii) सीडीएस और एचडीसी के बीच कंटेनर आवागमन के प्रहस्तन के लिए एक पृथक दर वर्ष 1993 के दरों के मान में उपलब्ध थी। यह दर रियायती थी, जब इसकी तुलना अन्य गंतव्य स्थान के लिए/से कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार से की जाती है। इसे ध्यान में रखते हुए, किसी भिन्नता के बारे में सीडीएस में आने वाले कंटेनर पोतों से कोई आपत्ति नहीं हो सकती, अगर रियायत/छूट केवल बाजों के लिए दी जाती है। सीपीटी के प्रस्ताव को दरों में उपयुक्त समायोजन के साथ वर्ष 1993 के दरों के मान में प्रावधान को बहाल करने के लिए है। यह उल्लेखनीय है कि सीपीटी ने अपने दरों के मान में परवर्ती संशोधन में रियायती दर शामिल करने का प्रस्ताव नहीं किया था, क्योंकि बाजों द्वारा कंटेनरों का आवागमन मूर्त रूप नहीं ले पाया। चूंकि, पत्तन ने अब प्रचालकों से ऐसे अन्तः गोदी आवागमन में दिलचस्पी दर्शाते हुए प्रस्ताव प्राप्त किए हैं, इसलिए संगत प्रशुल्क मद को अब बहाल करना प्रस्तावित है।
- (iii) सीएसएलए ने अवलोकन किया है कि बाज का आवागमन प्रचालक और लाइन्स के बीच का मामला है और इस प्रस्ताव की आवश्यकता के प्रश्न पर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया जा रहा है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि प्रस्ताव सीडीएस और एचडीसी में लगाए जाने वाले कंटेनर प्रहस्तन प्रभार को नियत करने

- के लिए है। सांविधिक रूप से केवल यह प्राधिकरण ऐसी दरें अनुमोदित कर सकता है। तथापि, नौका प्रचालन की व्यापारिक व्यवस्था लाइसेंस और चार्ज प्रचालकों के बीच हो सकती है, परंतु पत्तन प्रशुल्क का निर्धारण नहीं।
- (iv) सीएसई ने दोनों टर्मिनलों में कंटेनर प्रहस्तन के लिए लागत के आधार पर किसी विशिष्ट दर का प्रस्ताव नहीं किया है। दर के लिए उसका अनुरोध सड़क/रेल आवागमन की तुलना में नौकाओं द्वारा कंटेनर के आवागमन की लागत की तुलना पर आधारित है। इसने प्रारंभ में 3000/-रुपए प्रति टीईयू की तदर्थ दर की मांग की है, परंतु इसने बाद में सीडीएस में 1500/-रुपए प्रति टीईयू और एचडीसी में 1200/-रुपए प्रति टीईयू की दर का सुझाव दिया है।
- (v) ईआईएसए ने अवलोकन किया है कि 1000/-रुपए प्रति टीईयू का लागत विभेदक बार्ज माध्यम को रेल/रोड द्वारा अंतरित करने के माध्यम से बुलाई किए गए कंटेनरों के लिए प्रोत्साहन प्रदान करने के लिए आवश्यक है। इस बिंदु पर भी सीएसई द्वारा बल दिया गया है। यह उल्लेखनीय है कि बुलाई के माध्यम में ऐसे अंतरण के लिए प्रोत्साहन केवल पत्तन लागत तक सीमित नहीं है, परंतु बुलाई की सुविधा और नौका प्रचालकों द्वारा प्रदान की गई सेवाओं की क्षमता पर भी निर्भर करती है। इसके अतिरिक्त, यह हमेशा दैनिक तरीके द्वारा बुलाई की लागत के संदर्भ में पत्तन प्रशुल्क नियत करना संभव नहीं हो सकता। यहां यह उल्लेख करना सगत है कि सीपीटी का आश्वासन है कि स्कीम की विभिन्न तरीकों से बुलाई के खर्च के आकलन के बाद 6 महीनों के बाद समीक्षा की जाएगी।
- (vi) यह प्राधिकरण तटीय कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में कोई रियायत देने के विरुद्ध निर्णय कर चुका है। यह निर्णय प्राथमिक तौर पर पत्तन द्वारा सड़क/रेल यातायात की संकुलता समाप्त करने के लिए आर्थिक सहायता देने के बारे में कई पत्तन न्यासों द्वारा उठाई गई आपत्तियों पर आधारित है। परंतु तात्कालिक मामलों में, सीपीटी ने विशेष रूप से उल्लेख किया है कि उसका प्रस्ताव सीडीएस से कतराकर कंटेनरों के कोलकत्ता से हल्दिया तक आवागमन रोकने के लिए है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह प्रस्ताव तटीय कार्गो के आवागमन के लिए रियायत प्रदान करने के रूप में नहीं माना जा सकता है। यह उल्लेखनीय है कि प्रस्तावित प्रचालन केवल एक अन्तः गोदी आवागमन है न कि अन्तः पोत आवागमन।
- (vii) सीएसई ने तर्क दिया है कि वर्ष 1993 के दरों के मान में दर 'कंटेनर' के प्रहस्तन के लिए था न कि 'टीईयू' के लिए और प्रस्तावित प्रशुल्क स्कीम में समान व्यवस्था जारी रखने के लिए अनुरोध किया है। सीपीटी द्वारा दिया गया उत्तर स्पष्टतः इंगित करता है कि वर्ष 1993 में दरों के मान में निर्धारित दर टीईयू आधार पर निर्धारित की गई थी। इसके अतिरिक्त, हर जगह कंटेनर प्रहस्तन प्रभार केवल टीईयू आधार पर निर्धारित किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, 'कंटेनर' आधार पर प्रहस्तन प्रभार नियत करने के लिए सीएसई का अनुरोध स्वीकार करने के लिए कोई कारण नहीं है।
- (viii) प्रस्तावित दर निकालने के लिए, सीपीटी ने वर्ष 1993 के दरों के मान में निर्धारित दर पर प्रतिवर्ष 10% की अनुमानित मुद्रास्फीति दर लागू की है। जब वर्ष 1993 से अर्थव्यवस्था द्वारा उठाई गई औसत मुद्रास्फीति लगभग प्रतिवर्ष 5%-6% हैं, सीपीटी द्वारा लागू किया गया तर्क पूर्णतः स्वीकार नहीं किया जा सकता। अगर वर्ष 1993 में दरों के मान में दर जारी रही होती तो इसे भी दरों के मान में वर्ष 1999 और 2001 के दौरान संशोधित/समीक्षा भी की गई होती। हमारे प्रश्न के उत्तर में सीपीटी ने इंगित किया कि तत्कालीन विद्यमान दर रियायती थी और अगर इन संशोधनों में अनुमत्य सामान्य वृद्धि लागू की जाती है तो प्रहस्तन प्रभार अव्यवहार्य होगा। इसने यह भी उल्लेख किया है कि उस मामले में एचडीसी में दर एकल प्रचालन (पोत से घाट तक) के लिए दर की अपेक्षा कम हो जाएगी, जब दास्तव में प्रस्तावित व्यवस्था के अधीन एचडीसी उसी कंटेनर का दो बार प्रहस्तन (पोत से घाट और पुनः घाट से नौका) करेगा। इस संबंध में सीपीटी द्वारा दिया गया तर्क उचित पाया जाता है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।
- (ix) सीएसई ने उल्लेख किया है कि वर्ष 1993 की दरों के मान में कंटेनर के अन्तः गोदी आवागमन के लिए दर सामान्य प्रहस्तन प्रभारों पर 50% से अधिक छूट की अनुमति देकर नियत की गई थी। सीडीएस के गैर-सीपीवाई

बर्ध में कंटेनर के प्रहस्तन की मौजूदा दर पर कंटेनर के प्रहस्तन के लिए औसत दर यातायात मिश्रण पर विचार करते हुए सीपीटी द्वारा यथानुमानित प्रति टीईयू 4154/—रुपए होती है। इस औसत दर पर 50% की रियायत की अनुमति देकर और मजदूरी बकाए के लिए 10% की विशेष दर जोड़कर यह दर लगभग 2300/—रुपए प्रति टीईयू आती है, जो सीडीएस के गैर-सीपीवाई बर्ध में नौकाओं के माध्यम से कंटेनर प्रहस्तन के लिए सीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर है। इसे ध्यान में रखते हुए, सीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर अन्य कंटेनरों के लिए मौजूदा प्रशुल्क और वर्ष 1993 के दरों के मान में कंटेनरों के अन्तः गोदी अतरण के लिए उपलब्ध प्रशुल्क के संदर्भ में अनुचित नहीं कही जा सकती।

- (x) एचडीसी से संबंधित मौजूदा दरों का मान बाजों/फ्लैट/बोट को/से कार्गो उतराई/नौमरण पर लगाए जाने वाले सामान्य नौतल पर और घाटशुल्क प्रभार पर 50% की छूट निर्धारित करता है। कंटेनरों को यह प्राक्धान प्रदान करके और अन्य सेवाओं के लिए लागू प्रभारों को हिसाब में लेते हुए कुल पत्तन प्रशुल्क बाजों से कंटेनरों को उतारने की संयुक्त सेवा के लिए उनके संबद्ध पोत (अथवा विलोमतः) में नौमरण होने तक एचडीसी में 3135/—रुपए प्रति टीईयू होती है। वास्तव में, एचडीसी में प्रहस्तन प्रभारों में कोई रियायत/छूट की अनुमति देने का कोई औचित्य नहीं है, क्योंकि कंटेनर पोत किसी भी मामले में एचडीसी में जाएगा। जैसा उल्लेख किया जा चुका है, एचडीसी में बाजों के माध्यम से प्रहस्तन किए गए कंटेनरों के लिए प्रस्तावित विशेष दर में कंटेनरों के (समुद्रगामी) पोतों से/तक उतराई/नौमरण के लिए प्रभार शामिल होता है। किसी भी मामले में, एचडीसी ने इन सभी कंटेनरों से नौमरण/उतराई प्रभार, जो मौजूदा दरों के मान के अनुसार 1500/—रुपए प्रति टीईयू है, प्राप्त किया होता। यह मानना होगा कि पोत पर प्रभारों में 50% रियायत की अनुमति देने का प्राक्धान (समुद्रगामी) पोतों से/को उतारे/लादे गए कार्गो पर लागू नहीं है।

ऊपर चर्चा की गई स्थिति के दृष्टिगत, सीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर उचित पाई जाती है। जैसा सीएसई द्वारा सुझाव दिया गया है, दर में सीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर को और कम करने का कोई आधार नहीं है। दर में ऐसी कमी यहां तक कि दोहरा प्रहस्तन प्रचालन करने के बाद भी एचडीसी को अलाभकारी स्थिति में ला सकती है।

- (xi) जैसा उल्लेख किया जा चुका है, एचडीसी में मौजूदा दरों में कमी करने में कोई गुणावगुण नहीं है। वास्तव में, एचडीसी में रियायत की अनुमति देने के लिए सीपीटी का प्रस्ताव केवल सीडीएस में यातायात को प्रोत्साहित करना है। तथापि, यह मानना होगा कि सीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों पर एचडीसी को कोई वित्तीय हानि नहीं है और इसे कंटेनरों के दोहरे प्रहस्तन के कारण सीमांतिक रूप से लाभ ही होगा।

- (xii) यह प्राधिकरण सीपीटी के लिए प्रशुल्क पहले ही अधिसूचित कर चुका है। ऐसा करते समय सीपीटी की वित्तीय हालत पर टिप्पणी करने का एक अवसर उपलब्ध था। विशेषकर, आदेशित वृद्धि केवल प्रचालन लागत को पूरा करने के लिए आवश्यक थी, नियोजित पूंजी पर अनुमत्य आय 'शून्य' थी अथवा इसी प्रकार सीडीएस की स्थिति थी। नियोजित पूंजी पर कोई सार्थक आय न होने से प्रशुल्क वृद्धि काफी अधिक होती। इस पृष्ठभूमि में, कोई (और) छूट देने पर सामान्यतया सोचा नहीं जा सकता। परंतु, यह प्राधिकरण सीपीटी के तर्कों को इसके वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर मानने को तैयार है कि रियायतों के कारण कंटेनर यातायात में सुधार होगा और समग्र राजस्व आय में वृद्धि प्रदान की गई रियायतों को प्रतिसंतुलित करने से अधिक होगी। जबकि सीपीटी द्वारा प्रस्तावित रियायतें स्वयं इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई सामान्य स्थिति के बिल्कुल अनुरूप नहीं हैं, तब किसी एकल आपरेटर द्वारा अपेक्षित और रियायतों पर हमारे द्वारा विचार किया जाना अनुचित होगा। वस्तुतः, हमारे लिए सीपीटी से यह अपेक्षा करना स्वतः प्रतिकूल होगा कि वे उनके द्वारा प्रस्तावित से भी अधिक रियायतें प्रदान करें। तदनुसार, सीएसई का अभ्यावेदन अस्वीकार किया जाता है।

- (xiii) एचडीसी में, सीपीटी द्वारा प्रस्तावित 2000/—रुपए प्रति टीईयू की दर मजदूरी बकाए के लिए 10% विशेष प्रभार के साथ विशिष्ट है। सीडीएस में 2300/—रुपए प्रति टीईयू की प्रस्तावित दर में यह घटक भी शामिल है। सीडीएस में भी, यह घटक पृथक किया जा सकता है ताकि लगाई जाने वाली विशेष दर को उचित रूप से

हिसाब में लिया जा सके और मजदूरी बकाया देयता के उन्मोचन के विशेष प्रयोजनार्थ रखे गए एस्करो खाते में स्थानांतरित की जा सके । तदनुसार, सीडीएस में दर 2090/-रुपए प्रति टीईयू और 10% विशेष दर के साथ निर्धारित की जाती है ।

- (xiv) सीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें लदे हुए कंटेनरों के लिए हैं । सीपीटी ने स्पष्ट किया है कि खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों का नियंत्रण मौजूदा दरों और उसके दरों के मान में प्रावधानों द्वारा किया जाएगा । चूंकि खाली कंटेनरों के लिए मौजूदा दरें विशेषकर सीडीएस में बहुत कम हैं, इसलिए सीपीटी द्वारा प्रस्तावित यह दृष्टिकोण उचित है । इसके अतिरिक्त, किसी भी प्रयोक्ता ने खाली कंटेनरों पर लगाई गई दरों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है ।
- (xv) सीपीटी ने सीडीएस में प्रतिवर्ष प्रति नौका प्रचालक 20,000 टीईयू से अधिक वृद्धिकारी यातायात पर 150/-रुपए प्रति टीईयू की मात्रात्मक छूट का प्रस्ताव किया है । यह प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है । सीसीएचए का इस छूट का लाभ सीधे पोतवणिक को देने का अनुरोध उचित है, परंतु इसे लागू करना कठिन है, क्योंकि सभी कंटेनर संबद्ध प्रमार लाइन्स से वसूल किए जाते हैं । किसी एक एजेंसी से प्रमार वसूल करना और किसी अन्य एजेंसी को छूट की अनुमति देने से परिहार्य बिलिंग समस्या उत्पन्न हो सकती है ।
- (xvi) जब अन्य कंटेनरों के लिए मौजूदा दरों के मान में निर्धारित दरों से इसकी तुलना की जाती है, तब नौकाओं के माध्यम से प्रहस्तन किए गए कंटेनरों के लिए अब अनुमोदित प्रहस्तन दरें निश्चित रूप से रियायती हैं । इन रियायती दरों का प्रस्ताव सीपीटी द्वारा सीडीएस में कंटेनर की मात्रा बढ़ने के उचित अनुमान के साथ किया गया है । यह सुनिश्चित करने के लिए कि इस उद्देश्य की प्राप्ति हो, सीपीटी के लिए संभावित प्रचालकों से यातायात की गारंटी मागना उचित होगा । सीपीटी को इस परामर्श पर आगे कार्यवाही करने और एक उपयुक्त स्कीम बनाने का सुझाव दिया जाता है ।
- (xvii) सीपीटी इंगित कर चुका है कि स्कीम का प्रस्ताव केवल छः महीने की अवधि के लिए सीमित रहने के लिए नहीं किया गया है, परंतु परिवर्तन, अगर आवश्यक पाया गया, करने के लिए छः महीने की अवधि के बाद व्यवस्था की समीक्षा की जाएगी । हम इसे उचित दृष्टिकोण पाते हैं और तदनुसार इसका समर्थन करते हैं । अगर सीपीटी द्वारा की गई समीक्षा से किसी प्रशुल्क समायोजन की आवश्यकता का पता चलता है तो सीपीटी इस प्राधिकरण के विचारार्थ उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है ।

14.1. इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समय रूप से ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण उपरोक्त पैराग्राफ 13 (xiii) में यथाप्रदर्शित सीडीएस में समेकित दर से मजदूरी के बकाया के लिए दरों के पृथक्करण के अधीन ऊपर पैराग्राफ 2.1 (iii) और (iv) में यथाउल्लिखित सीडीएस और एचडीसी के बीच बार्जों द्वारा कंटेनर के आवागमन के लिए दरें और शर्तें अनुमोदित करता है ।

14.2 यह आदेश तत्काल प्रभाव अर्थात् 5 नवम्बर, 2001 से लागू हो जाएगा ।

14.3. सीपीटी को उपरोक्त निर्णयों को शामिल करते हुए सीडीएस और एचडीसी पर लागू अपने दरों के मान को उपयुक्त रूप से संशोधित करने का निर्देश दिया जाता है ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2001/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 28th November, 2001

No. TAMP/61/2001-CPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Calcutta Port Trust for fixation of rates for movement of containers by barges between the Calcutta Dock System and the Haldia Dock Complex as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/61/2001-CPT****The Calcutta Port Trust (CPT)****Applicant****ORDER**

(Passed on this 5th day of November 2001)

This case relates to a proposal received from the Calcutta Port Trust for fixation of rates for movement of containers by barges between the Calcutta Dock System (CDS) and the Haldia Dock Complex (HDC).

2.1. In its proposal, the CPT has made the following points:

- (i). Due to a sudden fall in the river draft of CDS, container traffic at the CDS, especially exports, started dwindling from August 2000 onward. At least three main line operators viz. Maersk, P&O and NOL (APL) have shifted their activities from the CDS. Now the containers are carried to the HDC by road transport for subsequent shipment from there. Against the estimated handling of 1,59,825 TEUs in 2000-2001, the CDS has been able to handle only 1,37,845 TEUs which is less by 9454 TEUs in comparison to that of last year and 21980 TEUs than the estimated throughput of 2000-2001. This has resulted in a loss of estimated revenue by Rs.2.87 crore.
- (ii). Though all steps are being taken to improve the river draft at the CDS, the result of such action on this stretch of the river cannot be predicted with any degree of certainty. Against this background, need is felt to take steps for movement of container by barges between the CDS and the HDC in order to retain the container traffic at the CDS.
- (iii). The CPT has proposed the following consolidated rate applicable at the CDS for containers handled through barges at the non-CPY berths, on an experimental basis for 6 months:
 - (a). For 20 ft. container - Rs.2300/- per TEU.
 - (b). For 40 ft. container - 1.5 times of the above rate.
 - (c). For container exceeding 40 ft. length – double the rate at (a) above.
 - (d). A rebate of Rs.150/- per TEU on the incremental traffic in excess of 20,000 TEUs per barge operator per year.
- (iv). The CPT has also propose a consolidated rate of Rs.2000/- per TEU + 10% special rate, for the containers moved by barges between the CDS and the HDC, payable at the HDC (since 10% rebate will apply in the present case, the rate will effectively be Rs.1800 + 10% special rate i.e., Rs.1980/- per TEU). The proposed rate is to be inserted in the Scale of Rates under the following nomenclature:

“ Clause 18.1.11 Container landing from Barges to Quay, transportation to Stack Yard including lift-off transportation from Stack Yard including lift-on back to quay for ultimate loading in ships or vice versa, without use of any port equipment.”

Insertion of the following notes in the Scale of Rates is also proposed:

- “18.14 (a). Container charged under Clause No.18.1.11, will qualify for rebate at the rate of 10% on charges at Sl.No.1 under Clause 18.1.

- (b). For any other services, not mentioned in the Clause 18.1.11 charges shall be levied as per relevant provisions of Scale of Rates in addition to the charge mentioned against 18.1.11.
- (c). The rate under Clause 18.1.11 shall apply at the berths operated by CPT (HDC) only.”

2.2. In support of the rates proposed, the CPT has given the following justifications:

- (i). Scale of Rates with effect from 11 February 1993 contained an all inclusive port charge of Rs.1000/- per TEU for transfer of container from Calcutta and ultimately shipped from the HDC or vice versa. But due to some reasons such inter-dock transfer of containers by barges did not materialise and as such no specific rates have been provided in the Scale of Rates revised in 1996 and 2001.
- (ii). Considering the rate of Rs.1000/- per TEU in the year 1992-93, if annual average inflationary rate of 10% is considered, the present rate works out to Rs.2358/- per TEU (moderated to Rs.2300/-) at CDS; and, the rate comes to Rs.2000/- per TEU at the HDC.

2.3. The Board of Trustees of the CPT has endorsed this proposal.

3.1. M/s. Capstan Shipping & Estates Limited (CSE) have also submitted an application for fixing a special port charge for container barge service between Kolkata-Haldia-Kolkata. This application has been registered as a separate case (Case No.TAMP/59/2001-CPT) and processed accordingly. In view of the interlinked nature of these two cases, this Authority decides to take them up together for consideration.

3.2. In its application, the CSE has made the following points:

- (i). We have developed a container barge feeder service. We have extensively interacted with the Calcutta Port Trust (CPT). A detailed market survey covering the Trade and Shipping has also been conducted by us; and through, various presentations we have highlighted comparative cost chart to the Port so that it can recommend a rational container related charge for the barge service.
- (ii). For retention of traffic particularly in the CDS and at the same time increase of traffic at the HDC it was appreciated by all concerned that cost and operationally efficient container barge service at both the Dock Systems with private investments on shore equipments like cranes, reach stackers, trailers, etc., will attract container operators to use the barge service in preference to alternative modes of transport.
- (iii). The CPT has decided a box rate of Rs.2,300/- per TEU and not Rs.1,500/- per TEU as proposed by us and a volume discount of Rs.150/- per TEU proposed to be allowed for volume above 20,000 TEU per year.
- (iv). No decision was taken regarding Haldia. Without a decision regarding Haldia port charges, the container barge service could not possibly commence operation.
- (v). As operators, we were advised by the CPT to commence the service. The CPT advised that, after six months, the matter would be reviewed further to give more concession as per performance and Trade demand.
- (vi). We made it clear that the service was workable only as per the cost package given by us. The project will not be workable if the service product cost is not cheaper than the road and rail mode.
- (vii). Since there have not been any barge operation till now, special barge tariff was agreed to be fixed and it was mentioned during the course of our various

presentation that the container barge service will benefit both the dock systems. Over 50% concession was extended earlier to similar service.

- (viii). The HDC's proposal presented in the July meeting of its Board was structured by way of an irrationally high rate and from this rate the Port has projected a concession of Rs.935/- per TEU.
- (ix). We understood from the Ministry of Shipping that its view was that the port charges in both dock systems should be so structured as to make the total barge service product cost package cheaper than road and rail.
- (x). We have already invested substantially in creating barge hardware for the service including chartering of barges, mobilisation of four shore-cranes for loading / unloading barges, reach stackers and trailers for on-shore movements, and a fully computerised Portnet system.
- (xi). A rational rate may be fixed so that this container barge feeder service can be started. We are ready with the equipment and have been interacting with the market regarding early start of the service over last few months and, therefore, fix an ad-hoc port charges not exceeding Rs.3000/- per TEU with breakup between Kolkata and Haldia, valid for a few months, pending hearing our appeal and fixing a firm rate.

4. A copy of the proposal of the CPT and a copy of the representation of the CSE Limited were forwarded to all the concerned users / representative body of port users. A copy of the representation of the CSE was sent to the CPT also for comments. The comments received are summarised below:-

Calcutta Custom House Agents Association (CCHAA)

- (i). The cost difference between road movement and barge movement of container is just Rs.160/-per TEU.
- (ii). The THC given are not yet fixed by the ASIC. After the approval, the THC may be higher.
- (iii). We feel the rate shall be as under:

| | | |
|------|------------------------------------|---|
| (a). | For 20' container | Rs.1000/- per TEU |
| (b). | For 40' container | 1.5 times of the above rate i.e., Rs.1500/- |
| (c). | For container exceeding 40' length | 25% more on Sl. No.(b), i.e., Rs.1875/- |

- (iv). The rates proposed above will attract substantial volume of business atleast 70% of road movement and this will be helpful to the trade considering the approach road to Haldia.
- (v). The draft surcharge (fixed by ASIC) of US \$ 50 per TEU is not being charged now, these charges have been renamed as Calcutta Port Surcharge and a few lines are charging at US \$ 30 per 20' and US \$ 60 per 40'
- (vi). Rebate shall not be given to Steamer Agent who will operate barges. This is to be given to the Exporters and Importers or those offering 200 TEUS of Rs.200/- per TEUs per month or the volume targets as may be fixed by TAMP and Calcutta Port Trust.

Eastern India Shippers Association (EISA)

- (i). Taking into account the entire chain of transportation of container from Kolkata to Haldia by barge, the endeavour shall be to make the barge option considerably cheaper than the road transportation mode; and, in this connection a cost differential of at least Rs.1500/- per TEU shall be considered to ensure that the proposed barge movement actually takes off.
- (ii). A promotional tariff will be necessary to attract traffic in the initial stages until its operational efficiency is established.
- (iii). Factors such as greater number of handling, transit times between Kolkata/Haldia availability / non-availability of night navigational facilities, loadability of barges have to be borne in mind and adequately compensated for barge movement to score over other modes of transport.

Master Stevedores' Association

- (i). The rate proposed by the CPT for movement of containers by barges to and from Kolkata is on the higher side and after taking into account the marine charges, the rate is not competitive in comparison with road and Rail movement.
- (ii). Unless overall costing in movement of containers by barges is competitive than that of by Road and Rail and proposed movement of containers by barges may not be attractive, as a result of which, CPT will be the ultimate loser.
- (iii). If barge movement is encouraged, then Inland Water Transport will also be encouraged, which is long over due.

Association of Shipping Interests In Calcutta (ASIC)

- (i). Although the proposed service looks to be workable for the trade at the Kolkata/Haldia, it entirely depends on the acceptability by the Trade i.e., by importers and exporters.
- (ii). The efficiency of the service will be depending on adequate availability of infrastructure / equipment and other logistical support including dedicated fleet of barges.
- (iii). The ASIC at this stage is not aware of the involvement of all concerned operators as far as equipments and the logistic are concerned. Therefore, the ASIC will be able to make further realistic comments once the service is introduced and run for certain period.

The Bengal Chamber of Commerce and Industry (BCCI)

- (i). The traffic has primarily been diverted to Haldia because of tariff barrier and all the major lines have decided to operate only out of the Haldia Dock Complex. While checking with the Trade it is observed that the trade cannot absorb any further cost.
- (ii). Feeder operators may derive some benefit out of it as they may not be required to call at the CDS. This may bring economy in their operation. The matter is purely between the feeder operators and barge operators. If the feeder operator finds it economically viable utilising the barge service then they may try this venture.

Calcutta Chamber of Commerce and Industry (CCCI)

- (i). Container cargo handling through Haldia Dock is much cheaper than that of Calcutta Dock. So, service charges in the CDS shall be competitive with the HDC.

- (ii). Service charges shall not be such that they jeopardize the interest of exporters and importers.
- (iii). Charges of movement of container by barges need to be competitive with the charges of road transport system.
- (iv). Charges shall be such that they become beneficial both for the port authorities as well as the exporters/importers.

The Shipping Corporation of India Limited (SCI)

- (i). The barge service can only lead to a further diversion of vessels from Kolkata to Haldia leading to the CDS basically becoming a dock complex for barges only. It is clear that the CPT is interested in bringing back the container traffic to the CDS. If the CDS is only to cater to the barges and not to the feeder vessels, then the whole approach of the CPT is a contradiction in itself
- (ii). Increase in the original container traffic will not depend on the barge service; but, it is totally dependent on the industry and commerce and the imports and exports out of this region as a whole.
- (iii). The statement of the Capstan Shipping and Estate Limited that there has been no barge operation till now is not correct. The SCI itself had undertaken such operation about 10 / 12 years ago but had been forced to give it up because of severe operational and infrastructural constraints.
- (iv). The HDC just cannot accept all the feeder vessels with its present infrastructure. With the current diversion of container traffic from Kolkata to Haldia, even now there are occasions when the feeder vessels have to wait for berthing at the HDC and hence the barge service can only add to this problem and not mitigate it.
- (v). The transportation of a container from Kolkata or Haldia to Paradip and Visakhapatnam will have a cost differential much more than Rs.1000/- per TEU and it is not understood how this can be an incentive for retention of the traffic for Haldia which traffic would have otherwise moved to some other port.
- (vi). The barge service is only an alternative mode of transportation between Kolkata and Haldia and it cannot lead to generation of any additional container traffic for the port as a whole nor additional revenue for the port as indicated. In fact, if vessel calls are reduced at the CDS under the ideal conditions of a fully successful barge service, leading to the feeder vessels turning around from Haldia, then this can only affect the revenue of the port and not lead to an increase.
- (vii). Since the CPT's proposal already leads to some advantage for barge transportation vis-à-vis the road transportation, it is felt that the proposal of the CPT which has been made after due deliberation be accepted.

5. On the proposal of the CPT, M/s. Capstan Shipping and Estates Limited have given the following comments:

- (i). The sudden fall in river draft of CDS is a recurring phenomenon and it has been rightly mentioned by the CPT that river draft on the Kolkata stretch cannot be predicted with any degree of certainty.
- (ii). The Calcutta containers are not only carried to the HDC by road transport, but are also shifted to ports like Visakhapatnam and Paradip.
- (iii). Presently 12 vessels are plying between Haldia and Singapore and connecting Kolkata container cargo by using our barges service. The cost saving to feeder

operators is enormous and they are waiting for adequate logistic support to start calling Haldia by totally eliminating CDS.

- (iv). To retain containers traffic for CDS, a minimum differential of Rs.1000 per TEU between the existing cost package to the trade using road transport vis-a-vis our barge service cost package is essential. This is possible if the wharfage at the CDS is brought down to Rs.1500 per TEU and port charges at Haldia is brought down to Rs. 1,200 per TEU.
- (v). If the entire container traffic can be retained at the CDS through our proposed IWT Container Barge Feeder Service, then there will be revenue retention at the CDS and revenue augmentation at the HDC.
- (vi). If the CPT loses its entire container traffic of (say) 160000 TEU per year, then the revenue scenario for the CDS and the HDC will look as follows:
 - (a). We may assume conservatively 50% of the Kolkata Traffic will go to Haldia and Balance 50% to other ports.

On this basis, notionally the CDS will lose about Rs.35 Crores per year revenue. At the existing level of rate, Haldia will have a revenue augmentation through 50% additional traffic handling of Rs.18 crores per year. This way, Net Revenue loss between the CDS and the HDC will be Rs.17 crores per year.
 - (b). If the CDS wharfage and HDC charges on a concessional/promotional basis are fixed by the TAMP according to our recommendation, then the CDS will retain revenue to the extent of Rs. 24 crores per year and Haldia will augment its revenue by about Rs. 10 crores per year. This way between Kolkata/Haldia, there will be hardly any loss of revenue.
- (vii). The 50% traffic augmentation at the HDC out of the CDS's loss may also prove difficult to sustain at the existing level of rates.
- (viii). For the CDS in particular promotion of IWT Services will be of immense value by way of substantial additional traffic generation in the river service routes of Kolkata – Bangladesh – Assam through National Waterways No.2 and Kolkata-Farakka-Patna-Allahabad by National Waterway No.1. This situation provides twin benefit to the idle CDS infrastructures and almost idle IWT fleet of the CIWTC, which will get resurgent under private charters.
- (ix). The HDC has gone for global tender inviting private parties to invest in an exclusive state-of-the art container terminal at berth No.11 with emphasis on high productivity and handling of larger size gearless container vessels. This will not happen without retention and augmentation of container traffic between Kolkata-Haldia as envisaged in our proposed container barge service.

6. The CPT has given following comments on the representation of the CSE:

- (i). The box rate of Rs.2,300/- at the CDS and Rs.2000/- at the HDC have been proposed by the CPT taking into consideration the box rate existing in 1993 Scale of Rates for transfer of containers between the two dock systems. This was an all inclusive rate of Rs.1000/- per box and on this amount the annual average rise in expenditure to the tune of 10% per annum¹⁹⁹³ computed after every year has been considered and the rate came to Rs.2358/- per TEU which has been rounded off to Rs.2300/- per TEU at the CDS. For HDC a further concessional rate of Rs.2000/- per TEU has been proposed.
- (ii). The CSEL has since approached the CPT to start the operation on the basis of indicative box rate as approved by the CPT. The matter has been considered

and the CPT does not have any objection to allow the party to undertake movement of containers on trial basis provided they agree to pay the box rate approved by the CPT, subject to adjustment on receipt of TAMP's final decision in the matter.

7. The CPT has given the following further comments:

- (i). The CSE is furnishing different cost elements on different occasions which are confusing. The CPT has, however, considered the cost elements which were indicated by the barge operators in writing at the time of processing proposals.
- (ii). We do not find sufficient reasons to review our proposal to fix all-inclusive box rate of Rs. 2300/- per TEU with a rebate of Rs.150/- for handling more than 20,000/- TEUs per annum at the CDS and Rs.1980/- per TEU at the HDC.

8. A joint hearing on both the cases was held on 7 September 2001 at the CPT. In view of the allied nature of the issues involved, both the cases were taken up together for hearing. At the joint hearing, the following points were made:

Calcutta Port Trust (CPT)

- (i). The CPT is a riverine port. There are draught problems. Feeder vessels have started stopping at the HDC. Containers from the CDS goes to the HDC by road. Our container infrastructure at the CDS is idle, hence our concern.
- (ii). The 1993 provision was deleted in 1996 because there was no barge traffic developing. This was so even in the 2001 revision. The present proposal is a post-revision development.
- (iii). The composite rate indicated at the CDS includes the 'special rate' for wage-arrear-liability.
- (iv). Historically the HDC has had a lower rate for container handling. We have, therefore, retained the differential.
- (v). The rate proposed by us is Rs.160/- less than the cost of transportation by road. The idea is to attract the traffic that is going away. The idea is not to subsidise decongestion of roads.
- (vi). We have also proposed some liberalisation of conditionalities (e.g. 'free days') which were included in the 'discount proposal'. We wish to pursue that also.
- (vii). These rates are common to all and not only for the CSE. Any barge operator can avail of these rates.
- (viii). The rates given are quite liberal. There is no scope for any further reduction as asked for by the CSE.
- (ix). We have made some rough calculation on inflation rate. We have not gone by the annual rates published by the Ministry of Finance.
- (x). We have not proposed the scheme only for six months. We have proposed a review after six months.
- (xi). The CSE has given in assurance of 5000 containers per month. We have not thought of how to ensure this performance. But, we will do that through a Bank Guarantee arrangement or otherwise.
- (xii). The proposal is only about 'laden' containers and not for 'empties'.

M/s. Capstan Shipping and Estates Limited (CSE limited)

- (i). We are thankful to you for processing this case very speedily.
- (ii). We have given a detailed proposal. All costing has been explained. We had detailed consultation with the CPT. Our rates are more realistic.
- (iii). The proposal of the CPT is subsequent to our proposal. We endorse their logic and reasoning especially about the draught problems.
- (iv). Please take into account seriously the points stressed in our letter dated 1 August 2001 (i.e., our comments on the CPT proposal.)
- (v). We provide a one-window service. This will give a Rs.500/- per TEU saving to the shipper.
- (vi). Our proposal is 'for container' and not 'for TEU'. The 1993 tariff was also 'for container'
- (vii). We have given justification in our letter dated 13 August 2001 for 'retrospective' fixation of rates. Please accept our request in view of the 'extraordinary circumstances'.
- (viii). The whole thing started with a request from the CPT in November 2000 about barge operation. We have invested heavily. We have waited for long. It is now financially in our loss. Please let us start with a 'provisional rate'.
- (ix). Please read the minutes of the Board meeting. Almost all the Trustees said that the CPT rates were not 'competitive rate'. Therefore, consider our proposal provisionally.
- (x). Our proposal is based on a detailed market survey. It is reliable. Please go by that. The CPT rates are unviable.
- (xi). The 'product cost' we have offered includes full extension to the trade of the concessions involved. We are not holding them back.

The Calcutta Custom House Agents' Association (CCHAA)

- (i). There is no concession involved. This is a new arrangement proposed. Therefore, this is a new tariff.
- (ii). It is not enough to talk only of the CPT rates. The THC rate to be fixed by the ASIC is equally important.
- (iii). The procedure for collection of charges by Lines / Agents / Shippers is not clear. Who will pay what must be clearly delineated.

Eastern India Shippers' Association (EISA)

This is a new concept for Shippers. A concession of Rs.1500/- per TEU will be the minimum incentive necessary to motivate the shipper.

Shipping Corporation of India Limited (SCI)

- (i). Vessels are not coming to the CDS. These concessions will fully convert the CDS into a 'barge port'. How will this loss be made good?
- (ii). It is not correct to say that traffic has been diverted. Isolated parcels may have gone away. Otherwise, there has been a 9% growth per annum.

Container Shipping Lines Association (CSLA)

The barge movement must be seen as an 'optional facility' and not as an 'alternative arrangement'.

9. At the joint hearing, the CPT wanted about ten days time to file a written submission, which was granted. A list of point raised in the joint hearing was sent to the CPT on 10 September 2001 for specific comments.

10. The CSE has also submitted a written submission after the joint hearing. The CSE Limited has given the following comments / clarification on the points raised in the joint hearing:

- (i). Container traffic diversions from Calcutta is not moving to Haldia, but also to Vizag – particularly Aluminum Ingots. The barge container service is designed to have traffic and revenue retention both for the Calcutta and Haldia. Therefore, there shall be reduction in rates by both Calcutta and Haldia to attract traffic.
- (ii). The rate of Rs.1000/- per container (both TEU & FEU) was the consolidated container barge rate covering Calcutta and Haldia separately. The CPT mentioned that if this rate has continued basis 1996 and 2001 Scale of Rates, then as per the increase given, it would not have exceeded Rs.1000/- per TEU at both Calcutta and Haldia. But this according to the CPT is not workable, as this kind of concession will hit their traffic volume at CPY. It is practically certain that in the long run feeder vessels will be calling Haldia only and the entire traffic of nearly 1,31,000 TEU of Calcutta traffic will require handling by barges, if this traffic is to be retained in Calcutta and for this facilities in CPY will be very much utilised.
- (iii). While the CPT mentioned against query from the Trade – Clearing Agents and Shippers, that there is a difference of Rs.160/- per TEU in favour of the package barge cost, we have clearly established through comparative rate chart that barge rate is nearly Rs.400 per TEU costlier than the cost of transportation by road, if proposed CPT rates are made applicable.
- (iv). It was rightly mentioned by the Trade side that uniform transportation charges of Rs.1500/- per TEU as taken by the CPT in the cost package for inland transportation of containers between Shipper's / Consignee's go-down to CDS will go up to over Rs.3000 in many cases and hence the rate is very unrealistic.
- (v). Our service will be viable if there is adequate traffic support and our capacity at present is about 5000 TEUs per month. As pointed out by the EISA, the Trade will expect a cost benefit of Rs.1500/- per TEU from the barge container service and for this fixing rate of Rs.1500/- per TEU wharfage at Calcutta and Rs.1000/- per TEU at Haldia will be essential. This will ensure not only retention of container traffic but also substantial growth of the same both for Calcutta and Haldia.
- (vi). The Clearing Agents' have already mentioned about difficulties experienced by the trade in moving containers to Haldia by road due to single lane traffic in some vital sectors and emphasised on barge service as preferred mode of transport.
- (vii). In view of the major cost benefit to Feeder Operators if they eliminate Calcutta calls, the Trade can rightfully claim a freight benefit of minimum US \$ 50 per TEU from the Shipping Lines.

11. The CPT has submitted a written submission as agreed at the joint hearing. In its written submission, the CPT again justified their proposal. In addition, the CPT has also given the following comments / clarification on the points raised in the joint hearing:

- (i). To work out the proposed rate, the all-inclusive rate of Rs.1000/- per TEU of loaded containers existing in the year 1992-93 has been taken as the basis and by

loading an annual average inflationary rate of 10%, the present rate works out to Rs.2358/- per TEU. So far as the CDS is concerned, it has been decided that the all-inclusive rate will be Rs.2300/- per TEU with a provision that if the incremental traffic is in excess of 20000 TEUs per annum, the barge operator will be given a rebate of Rs.150/- per TEU, the effective rate then being Rs.2150/- per TEU of the incremental traffic.

- (ii). Of the total loaded container population at CDS, about 55% is import and the balance 45% is export. All import containers are levied @ Rs.5000/- per TEU at berths other than the Container Terminal or Container Parking Yard (CPY). Since the proposed operation of container barges has been decided to be undertaken in the non-CPY berths where equipment support is provided by the private operators, a rate of Rs.5000/- per TEU is presently applicable as per the existing Scale of Rates. For export containers at non-CPY berths, there are three rates viz., for high valued cargo Rs.5000/- per TEU, medium valued cargo Rs.3500/- per TEU and low valued cargo Rs.2800/- per TEU, the volume of three types of exports being 5%, 30% and 65% of the total export containers at present. Thus, the weighted average rate per container works out to around Rs.4154/-. Compared with this rate, the proposed all-inclusive rate of Rs.2300/- per TEU for barge mode is definitely a concessional rate.
- (iii). So far as the HDC is concerned, the present on-board charges and wharfage per TEU comprise Rs.750/- for landing / shipment from barge to quay and vice versa, Rs.300/- for transportation from quay to stackyard or vice versa by party's equipment Rs.300/- for transportation back from stackyard to quay or vice versa by party's equipment, Rs.1500/- for shipment / landing plus 10% special rate on the aggregate, i.e., a total of Rs.3135/- per TEU. While fixing the rate for barge movement at the HDC taking the rate existing in the year 1992-93 in the same manner as done for the CDS, a further concessional rate of Rs.2000/- per TEU has been proposed and considering that there will be a rebate of 10% for use of party's equipment on board the vessel and thereafter applying the special rate of 10%, the ultimate rate decided by the Port Trust Board comes to be Rs.1980/- per TEU. This is also a concessional rate in comparison to the rate of Rs.3135/- per TEU a/c containers handled by ships.
- (iv). Concession / rebate at the HDC has been proposed to make the barge mode competitive so that diversion of containers by road from the CDS can be prevented and simultaneously handling at the HDC is also not affected.
- (v). The concession is proposed keeping in view such container vessel which cannot come to the CDS but will take containers from the HDC by land mode. The vessels which come to the CDS can avail the handling facilities at the container terminal which will be cheaper than the barge mode. They can also work at non-terminal berth of the CDS. Keeping in view no concession in box rate has been proposed for movement in respect of the container vessels calling at the CDS.
- (vi). If the overall average percentage increase in the rates in 1996 and in 2001 is loaded on the rate of Rs.1000/- existing in 1998, the same comes to be even less than Rs.1500/- per TEU. This rate is not acceptable for both Dock Systems. In the case of the HDC, this rate will be less than the revenue generated from single loading or unloading operation.
- (vii). The consolidated charge of Rs.2300/- at the CDS covers the 10% special rate levied in the context of wage revision.
- (viii). The prospective barge operators have given an assurance of handling 5000 TEUs per month. Recognising this assurance, concessional rates are proposed.

3679 (1) 2001-4

- (ix). The Scheme has not been proposed to be limited for a period of six months. It will be a continuous Scheme. The CPT will, however, review the position after six months.
 - (x). The rates proposed are not likely to have any adverse affect on the handling of vessels at the container terminal of the CDS.
 - (xi). Since the empty containers are already enjoying a lower rate, the normal rate prescribed in the revised Scale of Rates notified on 4 April 2001 may continue to apply.
 - (xii). The CPT has proposed common user rate which has not been proposed keeping in view any particular barge operator. Whoever finds it viable, may work at the berth designated for handling of barges carrying containers.
 - (xiii). In view of the position explained above, it will be clear that there is no justification to reduce the consolidated rates for barge movement of containers already proposed by the CPT. Besides, it has also been submitted in our proposal that these rates will be watched for a period of six months and if it is found that due to changes in the freight by road / rail or otherwise the same is not competitive, the CPT will certainly review the matter and take appropriate steps.
12. The CSLA has also submitted its written comments after the joint hearing, which are summarised below:
- (i). The proposals are not in response to the request from Lines or the Trade.
 - (ii). The Lines are not convinced that the Trade will wish to have to face the complications of handling cargo through two terminals.
 - (iii). It is not clear why this proposal is before the TAMP. It is a coastal feeder service which is a subject of bilateral discussion between the Operator and Lines.
 - (iv). It is not clear whether the service offered is practical and also not sure the rates quoted are full expression of the costs involved.
 - (v). There are direct services to both CDS and HDC which can be utilised in the first instance. If movement from one dock to another dock is required then rail movement can be considered.
13. With reference to the totality of information collected during the processing of these cases, and the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:
- (i). This proposal has been made by the CPT with an objective of bringing back container traffic at the CDS which is dwindling due to a draught restriction in the navigable channel. The vessels, as reported, prefer to call at the HDC due to the draught problems faced. The containers to / from the HDC move by other alternate modes of transportation to the neighbourhood of Kolkata. If barge service is introduced for inter-dock movement of containers, there will be an additional traffic at the CDS and thus additional revenue to the CPT. As has been correctly pointed out by the SCI, the barge service is only an alternate mode of transportation between the CDS and the HDC and it cannot lead to any new container traffic for the port.
 - (ii). A separate rate for handling containers moving between the CDS and the HDC was available in the Scale of Rates (SOR) of 1993. This rate was a concessional one when compared with the handling charges for containers for / from other destinations. That being so, there cannot be any objection from the container vessels calling at the CDS about any discrimination, if the concession / rebate is only given for the barges. The proposal of the CPT is to be seen only for a revival

of the provision in the Scale of Rates of 1993 with a suitable adjustment in rates. It is noteworthy that the CPT had not proposed inclusion of the concessional rate in the subsequent amendments to its Scale of Rates, as the inter-dock movements of containers by barges did not materialise. Since the Port has now received proposals from operators showing interest in such inter-dock movements, the relevant tariff item is now proposed to be revived.

- (iii). The CSLA has observed that the barge movement is a matter between the operator and the Lines and questioned the necessity of this proposal being considered by this Authority. It is relevant here to mention that the proposal is to fix container handling charges to be levied at the CDS and the HDC. Statutorily, only this Authority can approve such rates. The trading arrangement of barge operation can, however, be between the Lines and the barge operators, but not determination of Port tariffs.
- (iv). The CSE has not proposed any specific rate based on cost for container handling at both the terminals. Its request for a rate is based on comparison of cost of moving containers by barges vis-à-vis road / rail movement. It has initially asked for an ad-hoc rate of Rs.3000/- per TEU; but, it has subsequently suggested a rate of Rs.1500/- per TEU at the CDS and Rs.1200/- per TEU at the HDC.
- (v). The EISA has observed that a cost differential of Rs.1000/- per TEU is necessary to provide incentive for containers transported through rail / road to shift to the barge mode. This point is also stressed by the CSE. It is noteworthy that incentive for such a shift in transportation mode is not confined only to the port cost but also depends on the convenience of transportation and efficiency of the services offered by the barge operators. Further, it cannot always be possible to fix port tariff with reference to cost of transportation by alternate modes. It is relevant here to note the CPT's assurance that the Scheme will be reviewed after 6 months after assessing the economics of transportation by different modes.
- (vi). This Authority has already decided against allowing any concession in cargo handling charges for coastal cargo. This decision is primarily based on the objections raised by many of the Port Trusts about the ports being made to subsidise for de-congestion of road / rail traffic. But in the instant case, the CPT has categorically mentioned that its proposal is for preventing movement of containers from Kolkata to Haldia bypassing the CDS. That being so, this proposal cannot be treated as a one for extending concession for coastal cargo movement. It is noteworthy that the proposed operation is only an inter-dock movement and not inter-port movement.
- (vii). The CSE has argued that the rate in the Scale of Rates in 1993 was for handling a 'container' and not for 'TEU' and requested for similar arrangement to continue in the proposed tariff scheme. The reply given by the CPT clearly indicates that the rate prescribed in the SOR in 1993 was prescribed on TEU basis. Further, container handling charges everywhere else have been prescribed on a TEU basis only. That being so, there is no reason for accepting the request of the CSE for fixing handling charges on 'container' basis.
- (viii). For arriving at the proposed rate, the CPT has applied an assumed inflation rate of 10% per annum over the rate prescribed in the SOR of 1993. When the average inflation suffered by the economy since 1993 is around 5%-6% per annum, the logic applied by the CPT cannot be totally accepted. If the rate in the SOR in 1993 had continued, it would have also been revised / reviewed during 1996 and 2001 revisions of SOR. To our query, the CPT has indicated that the then prevailing rate was concessional and if the general increases allowed in these revisions were applied, the handling charges would be unworkable. It has also mentioned that the rate at the HDC in that case will become less than the rate for single operation (vessel to quay) when in fact the HDC under the proposed arrangement will be handling the same container twice (vessel to quay and again

way to barge). The argument advanced by the CPT in this regard is found to reasonable and, therefore, accepted.

- (ix). The CSE has mentioned that the rate for inter-dock movement of containers in Scale of Rates of 1993 was fixed by allowing more than 50% discount over the normal handling charges. At the existing rates of handling containers at the non-CPY berths of the CDS, the average rate for handling containers works out to Rs.4154/- per TEU, as estimated by the CPT considering the traffic mix. By allowing a 50% concession over this average rate and adding 10% special rate for wage arrears, the rate comes to around Rs.2300/- per TEU, which is the rate proposed by the CPT for container handling through barges at the non-CPY berths of the CDS. That being so, the rate proposed by the CPT cannot be said to be unreasonable with reference to the existing tariff for other containers and the tariff available for inter-dock transfer of containers in the Scale of Rates of 1993.
- (x). The existing Scale of Rates relating to the HDC prescribe a 50% discount over the normal on-board and wharfage charges leviable on cargo landing / shipped on to / from barges / flats / boats. By extending this provision to containers and taking into account the applicable charges for other services, the total port tariff comes to Rs.3135/- per TEU at the HDC for a composite service of unloading containers from barges till their shipment in the connecting vessel (or vice-versa). In fact, there is no justification for allowing any concession / rebate in the handling charges at the HDC since container vessels will in any case go to the HDC. As has already been mentioned, the special rate proposed for containers handled through barges at the HDC includes charges for landing / shipment of containers from / to the (ocean- going) vessels. In any case, the HDC would have received this shipment / landing charge from all of these containers which is Rs.1500/- per TEU as per the existing Scale of Rates. It is to be recognised that the provision of allowing 50% concession in the on-board charges is not applicable on cargo landing/loaded from/to (ocean-going) vessels.

In view of the position explained above, the rate proposed by the CPT is found to be reasonable. There is no ground for reducing the rate proposed by the CPT further, as suggested by the CSE. Such a reduction in the rate may put the HDC in a disadvantageous position even after doing a double handling operation.

- (xi). As has already been mentioned there is no merit (even) in reducing the existing rates at the HDC. In fact, the CPT proposal to allow concession at the HDC is only to encourage traffic at the CDS. It is, however, to be recognised that there is no financial loss to the HDC at the rates proposed by the CPT and it will only gain marginally due to double handling of containers.
- (xii). This Authority has already notified the tariffs for the CPT. While doing so, there was occasion to comment on the financial health of the CPT. Significantly, the increases ordered were necessary to cover just the operating costs; the return allowed on capital employed was 'nil' or virtually so in respect of the CDS. With any meaningful return on capital employed, the tariff hikes would have had to be very much higher. In this backdrop, any (further) concessions should ordinarily be unthinkable. But, this Authority is inclined to accept the pleadings of the CPT, based on its commercial judgement, that the concessions will revive the container traffic and that the increase in overall revenue earnings will more than offset the concessions given. When the concessions proposed by the CPT itself are thus not quite in line with the general position adopted by this Authority, it will be incongruous for us to consider further concessions contemplated by any single operator. In fact, it will be self-contradictory for us to require the CPT to offer concessions more even than what they themselves have proposed. Accordingly, the representation of the CSE is rejected.

- (xiii). At the HDC, the rate of Rs.2000/- per TEU proposed by the CPT is exclusive of a 10% special charge towards wage arrears. At the CDS, the proposed rate of Rs.2300/- per TEU includes this element also. At the CDS also, this element can be segregated so that the special rate to be levied can be properly accounted for and transferred to the escrow account maintained for the specific purpose of discharging the wage arrear liability. Accordingly, the rate at the CDS is prescribed as Rs.2090/- per TEU plus 10% special rate.
- (xiv). The rates proposed by the CPT are for laden containers. The CPT has clarified that the rates for handling empties will be governed by the existing rates and provisions in its SOR. Since the existing rates for empties are very low, particularly at the CDS, this approach proposed by the CPT is reasonable. Further, none of the users have also raised any objection to the rates levied on empty containers.
- (xv). The CPT has proposed a volume discount of Rs.150/- per TEU on the incremental traffic in excess of 20,000 TEU per barge operator per year at the CDS. This proposal is approved. The request of the CCHAA to pass on the benefits of rebate direct to the shipper is reasonable; but, it is difficult to enforce since all container related charges are realised from the Lines. Realising charges from one agency and allowing rebates to some other agency may pose avoidable billing problems.
- (xvi). The handling rates now approved for container handled through barges are definitely concessional when compared to the rates prescribed in the existing SOR for other containers.

These concessional rates are proposed by the CPT with a reasonable expectation of container volume at the CDS to pick up. In order to ensure that this objective is achieved, it will be advisable for the CPT to seek traffic guarantees from the prospective operators. The CPT is advised to pursue this advice further and evolve a suitable scheme.

- (xvii). The CPT has already indicated that the scheme has not been proposed to be limited only for a period of six months but only the arrangement will be reviewed after a period of six months for making changes, if found necessary. We find this to be a reasonable approach and endorsed it accordingly. If the review to be undertaken by the CPT reveals any requirement for tariff adjustment, the CPT may come up with a suitable proposal for consideration of this Authority.

14.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the rates and conditionalities for movement of container by barges between the CDS and the HDC as mentioned in paragraph 2.1. (iii) and (iv) above subject to segregation of the special rate for wage arrears from the consolidated rate at the CDS as indicated in paragraph 13 (xiii) above.

14.2. This Order will come into force with immediate effect, i.e., with effect from 5 November 2001.

14.3. The CPT is directed to amend its Scale of Rates applicable to the CDS and the HDC appropriately by incorporating the above decisions.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT/III/IV/143/2001/Exty.]

